

Жел. БСБ



ЗАВОД № 115

194 г.



№ 7
ИЮЛЬ
1951

КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

ДАТЫ отечественной АВИАЦИИ и ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

2 августа 1920 г. Летчики Центральной боевой авиационной группы, созданной товарищем И. В. Сталиным, нанесли три сокрушительных удара с воздуха по войскам белогвардейцев. В этих операциях участвовало 6 авиаотрядов. Налеты производились группами по 10—15 самолетов. На врага были сброшены сотни килограммов авиабомб.

3 августа 1936 г. В. К. Коккинаки совершил выдающийся полет на двухмоторном самолете ЦКБ-26. С коммерческим грузом в 500 кг советский летчик достиг высоты 12 816 м, перекрыв рекорд француза Синьерина.

3 августа 1947 г. На традиционном воздушном параде в Москве советские летчики впервые в мире продемонстрировали высший пилотаж на реактивных самолетах. Индивидуальный пилотаж был показан полковником И. Полунным, групповой — звеном, которое вел полковник Н. Храмов.

6 августа 1935 г. В Москве на Тушинском аэродроме начался первый Всесоюзный слет парашютистов. В соревнованиях участвовало 150 самых лучших представителей парашютного спорта нашей Родины. Они произвели 785 прыжков, в том числе около 300 затяжных и в ночное время. В слете принимал активное участие создатель первого в мире авиационного ранцевого парашюта Г. Е. Котельников.

7 августа 1941 г. Летчик-истребитель комсомолец Виктор Васильевич Талалихин успешно применил в воздушном бою первый в мире ночной таран. Талалихин нес боевую вахту в небе Москвы. Напряженно всматриваясь в темноту ночи, летчик обнаружил рвавшийся к столице вражеский двухмоторный бомбардировщик «Хейнкель-III» и решительно атаковал его. Талалихин вывел из строя правый мотор бомбардировщика. Фашистский стервятник пытался бежать на одном моторе, ведя яростный огонь из всех своих пулеметов. В ожесточенном воздушном бою Талалихин израсходовал все патроны и был ранен в руку. Но советский летчик не дал врагу уйти, сбил его таранным ударом, а сам выбросился с парашютом. За это подвиг бесстрашному истребителю было присвоено звание Героя Советского Союза. Виктор Талалихин погиб в неравном воздушном бою 27 октября 1941 г.

10 августа 1918 г. При Революционном Военном Совете образовано Полевое управление авиации и воздухоплавания Действующей Армии (Авиадарм), принявшее на себя руководство боевыми действиями советской авиации в годы гражданской войны.

11 августа 1945 г. Выдающийся мастер парашютного спорта Наби Амиртаев осуществил свой, 1644-й по счету, рекордный прыжок с парашютом. Он выпрыгнул из кабины субстратостата «СССР ВР-79» на высоте 10 436 м, а раскрыл парашют в 710 м от земли.

13 августа 1936 г. Выступая в Большом Кремлевском дворце на приеме Героев Советского Союза В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова, товарищ И. В. Сталин сказал: «Смелость и отвага — неотъемлемые качества Героя

Советского Союза. Летчик — это концентрированная воля, характер, умение идти на риск. Но смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями. Экипаж самолета «АНТ-25» — товарищи Чкалов, Байдуков и Беляков счастливо сочетают большую смелость и отвагу со знанием и умением использовать новейшие достижения техники».

13 августа 1934 г. Выдающаяся советская парашютистка Нина Камнева совершила рекордный для женщин затяжной прыжок с парашютом. Прыгнув с высоты 3 000 м, она находилась в свободном падении 57 сек. и раскрыла парашют в 300 м от земли.

13 августа 1947 г. Известный советский парашютист В. Г. Романюк прыгнул с парашютом с высоты 13 400 метров и установил всеобщий рекорд.

15 (2) августа 1913 г. Многомоторный самолет-гигант «Русский витязь» с семью пассажирами на борту продержался в воздухе 1 час 54 мин., установив мировой рекорд.

17 августа 1950 г. Спортсмен Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова — А. П. Самосадова на одноместном планере установила всеобщий рекорд дальности полета с возвращением к месту старта — 145 км.

18 августа 1933 г. Состоялось первое в Советском Союзе всенародное празднование Всесоюзного Дня Воздушного Флота, установленное в этом же году Советским Правительством в честь пятидесятилетия Красного Воздушного Флота. С тех пор этот праздник стал традиционным. Ежегодно в День Воздушного Флота советский народ отмечает успехи своего любимого детища — сталинской авиации, чествует своих доблестных авиаторов.

19 (7) августа 1887 г. Великий русский ученый Д. И. Менделеев произвел из Г. Клина полет на воздушном шаре для наблюдения солнечного затмения. Управлять шаром должен был командир команды военных воздухоплавателей А. М. Кованько. Но последний плохо подготовился к полету. Из-за неисправности шланга аэростат был наполнен газом, смешанным с воздухом и не мог поднять двух человек. Тогда великий ученый полетел один, показав себя искусным воздухоплавателем. Менделеев достиг высоты 3 350 м и в течение 3 часов 36 мин. полета сделал ряд ценнейших научных наблюдений за солнечной короной и атмосферой. Когда настало время спускаться, то оказалось, что выпускной клапан не действует. Мужественный ученый взобрался по ступам к оболочке и, висая над гондолой, устранил неисправность. Героическим полетом великого русского ученого восхищался весь мир.

19 (8) августа 1913 г. На Клементьевском полигоне близ Можайска произведены первые в мире опытные стрельбы с отечественного самолета по наземным

целям. Стрельба велась из пулемета, установленным на земле двумстам мишеням и дала положительные результаты. В США такие стрельбы были проведены лишь в 1927 г.

19 августа 1945 г. Верховный Главнокомандующий Генералиссимус Советского Союза И. Сталин в ознаменование дня авиации издал приказ № 51, в котором говорилось:

«В Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии наша авиация с честью выполнила свой долг перед Родиной.

Славные соколы нашей Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха».

Отметив, что советский народ, народ-победитель, законно гордится боевой славой своих летчиков, товарищ И. В. Сталин далее писал:

«В ходе войны трудовой энтузиазм рабочих, рабочих, инженеров и служащих, изобретательность и талантливость советских авиационных конструкторов позволили вооружить нашу авиацию многими тысячами прекрасных боевых самолетов, которые на своих крыльях несли смерть врагу и бессмертную славу нашему великому советскому народу».

21 августа 1933 г. Мастер парашютного спорта СССР Н. Евдокимов совершил выдающийся затяжной прыжок. За 108 сек. свободного падения он пролетел 6 400 м.

22 (9) августа 1904 г. Сибирская воздухоплавательная рота приняла активное участие в боевых действиях русской армии по обороне Лаояна. Воздухоплаватели с аэростатов засекли сгневач точки противника, его расположение и корректировали огонь русской артиллерии.

23 августа 1929 г. Двухмоторный цельнометаллический моноплан «Страна Советов» (АНТ-4) под управлением летчика С. А. Шестакова отправился в грандиозный перелет из Москвы в Нью-Йорк. Маршрут самолета прошел через Омск, Красноярск, Читу, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, Алеутские острова, Ситктль, Сан-Франциско. В труднейших условиях самолет «Страна Советов» прошел около 20 000 км воздушного пути, пронес на своих крыльях славу молодого Советского Воздушного Флота.

25 августа 1920 г. Товарищ И. В. Сталин обратился в Политбюро Центрального Комитета РКП(б) с исторической запиской — «О создании боевых резервов Республики», в 8 пункте которой он поставил задачу — всеми мерами усилить авиационность.

26 августа 1937 г. Товарищи В. Коккинаки и А. Бряндиский на моноплане ЦКБ-26 с двумя моторами установили мировой рекорд скорости полета на участке 5 000 км с коммерческим грузом в одну тонну — 325,237 км в час.

(Продолжение на 3-й стр. обложки).



Генералиссимус Советского Союза И. В. Сталин.



КРЫЛЬЯ РОДИНЫ

Ежемесячный журнал Всесоюзного добровольного общества содействия авиации

ГОД ИЗДАНИЯ 2-й

№ 7

ИЮЛЬ 1951 г.

ВЕЛИКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДЕРЖАВА

СОВЕТСКИЙ НАРОД радостно встречает свой традиционный праздник — День Воздушного Флота СССР. Ежегодно в этот день тысячи людей направляются на аэродромы нашей Родины. Советские люди с любовью следят за полетами замечательных военных и спортивных самолетов, восхищаются высоким мастерством авиационных спортсменов: летчиков, планеристов, парашютистов. И, как всегда, сердце каждого человека преисполнено великой гордостью за свое могучее социалистическое Отечество, которое уверенно идет к коммунизму под руководством партии большевиков, под мудрым водительством вождя народов товарища И. В. Сталина.

Велика и могуча наша социалистическая Родина. Необразимы ее земли, преобразуемые советскими людьми. Несметны ее богатства, принадлежащие народу. Из года в год множатся эти богатства, строятся новые заводы, поселки, города. Вырастают величественные сооружения коммунизма.

Мы гордимся тем, что послевоенный пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг. успешно выполнен, а важнейшие его задания значительно перевыполнены. В 1951 году наша страна добивается новых выдающихся успехов коммунистического строительства.

Наряду со всеми разнообразными отраслями народного хозяйства растет наша авиационная промышленность, крепнет и развивается наша авиация.

Советский Воздушный Флот создан партией большевиков, под руководством В. И. Ленина и И. В. Сталина. Вождь и учитель народов товарищ Сталин воспитал кадры замечательных летчиков, конструкторов, ученых. Великий Сталин глубоко вникает во все детали жизни и работы советских авиаторов, постоянно интересуется создаваемой авиационной техникой, вдохновляет талантливых

советских авиаторов на новые успехи. Вот почему советских летчиков народ любовно называет сталинскими соколами, а советскую авиацию — сталинской.

Наша страна — родина авиации. В XVIII веке гениальный основоположник русской науки М. В. Ломоносов обосновал принципы полета аппарата тяжелее воздуха, построил первый в мире вертолет, применив для летания воздушный винт. Знаменитый русский ученый Д. И. Менделеев создал классический труд «О сопротивлении жидкостей и воздухоплавании», впервые в мире разработал проект стратостата. Он прозорливо предсказывал авиации широкое будущее. В 1882 году русский конструктор, изобретатель и ученый А. Ф. Можайский построил свой первый в мире летавший самолет. Отец русской авиации Н. Е. Жуковский создал современную аэродинамику и теорию полета. Знаменитый деятель науки К. Э. Циолковский разработал основы теории реактивного движения. Даже в тяжелых условиях царского режима творческая мысль русского народа на десятки и сотни лет опережала иностранцев. Русские люди создали все то, что лежит ныне в основе авиационной практики, техники и науки.

Великая Октябрьская социалистическая революция принесла нашему народу освобождение от капиталистического рабства. Народ стал полноправным хозяином своей страны. Со всей полнотой раскрылись его неисчерпаемые таланты.

При неустанной заботе партии Ленина—Сталина наука и техника в нашей стране достигли в своем развитии невиданных успехов, а советская авиация получила мощную производственную базу. Воспитанные партией большевиков, великим Сталиным, советские летчики, конструкторы и ученые непрерывно совершенствуют свое мастерство, создают новые прекрасные самолеты, двигают вперед авиационную теорию. Непрерывно растет слава Воздушного Флота СССР.

Успешное развитие советской авиации достигнуто благодаря прозорливой сталинской политике индустриализации нашей страны. За годы сталинских пятилеток были достигнуты громадные успехи в металлургии, машиностроении и других отраслях народного хозяйства. Были построены совершенные, по последнему слову техники оборудованные авиационные заводы. Выросла мощная авиационная промышленность. Советские самолеты по своим качествам неизмеримо превосходят самолеты капиталистических стран.

Советский Воздушный Флот не раз прославил нашу Родину блестящими победами. Сражаясь в годы Великой Отечественной войны в тесном взаимодействии с другими родами войск, советские летчики покрыли себя неувядаемой славой.

«Славные соколы нашей Отчизны,— отмечал товарищ Сталин,— в ожесточенных воздушных сражениях разгромили хваленую немецкую авиацию, чем и обеспечили свободу действий для Красной Армии и избавили население нашей страны от вражеских бомбардировок с воздуха.

Вместе со всей Красной Армией они наносили сокрушающие удары по врагу, уничтожая его живую силу и технику. Умелые действия нашей блестящей авиации постоянно способствовали наземным войскам и помогли добиться окончательного разгрома врага.

В боях за свободу и независимость нашего Отечества советские летчики дали немало примеров беззаветной стойкости, отваги и подлинного героизма. Они вписали много ярких страниц в историю Великой Отечественной войны».

Тысячи славных сталинских соколов удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Шестьдесят три летчика—дважды Герои Советского Союза. Лучшие из лучших—А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб — удостоены этого звания трижды.

Все они воспитаны партией большевиков, великим Сталиным.

«Смелость и отвага,— учит товарищ Сталин,— неотъемлемые качества Героя Советского Союза. Летчик—это концентрированная воля, характер, умение идти на риск.

Но смелость и отвага—это только одна сторона героизма. Другая сторона—не менее важная—это умение. Смелость, говорят, города берет. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Выполняя указания вождя, наши летчики вместе со всеми советскими воинами неустанно совершенствуют свое боевое мастерство, зорко стоят на страже безопасности социалистической Родины.

Большую роль в жизни нашей страны играет гражданская авиация. Вместе со всем народом она принимает активное участие в стройках коммунизма. Самолеты Гражданского воздушного флота ежедневно доставляют на строительные площадки всевозможное оборудование, машины, запасные части, приборы, различный инвентарь, почту, газеты.

Трудно найти такую отрасль народного хозяйства нашей страны, в которой не принимал бы участия Гражданский воздушный флот. На многие тысячи километров протянулись пассажирские, грузовые, почтовые, местные линии ГВФ. Они связывают между собой и большие города и районные центры. Громадную пользу приносит авиация и сельскому хозяйству. С самолетов производится подкормка хлебов, борьба с сельскохозяйственными и лесными вредителями, аэросев. Авиация широко используется для нужд здравоохранения, в геологии, геодезии, картографии и многих других отраслях народного хозяйства.

Советский Союз—великая авиационная держава. Авиация пользуется в нашей стране всенародной любовью. Одной из действенных форм проявления всенародной заботы о мощи советской авиации является активное участие широких масс народа в Добровольном обществе содействия авиации. В его рядах тысячи юношей и девушек овладевают авиационными специальностями, изучают технику и теорию, летать на самолетах и планерах, прыгать с парашютом, строить и запускать в воздух авиамодели.

В рядах ДОСААФ создаются авиационные кружки, выставки, уголков, витрин. Члены Общества активно содействуют укреплению мощи советской авиации. Большой любовью в нашей стране пользуется авиационный спорт. В аэроклубах, планерных станциях ДОСААФ молодежь овладевает летным искусством, совершенствует свое мастерство. Все это—яркое свидетельство того, что наша сталинская авиация является подлинным детищем советского народа.

В День Воздушного Флота СССР славные сталинские соколы демонстрируют матери-Родине свое мастерство. Среди участников воздушного парада—закаленные в боях за Родину ветераны Великой Отечественной войны, Герои Советского Союза, летчики авиационных частей Советской Армии, авиационные спортсмены Добровольного общества содействия авиации. В рядах спортсменов ДОСААФ—известные всей стране летчики: мастер спорта мировой рекордсмен Я. Форостенко, абсолютный чемпион СССР по самолетному спорту А. Бодрягина; планеристы: мастер спорта Ф. Гусев, спортсмен II разряда Л. Панасенко; парашютисты: мастер спорта В. Иванов, спортсмен I разряда Г. Архангельский, спортсмен М. Перов и многие другие.

Всенародный праздник—День Воздушного Флота СССР—наши авиаторы—славные сталинские соколы, работники авиапромышленности, члены Добровольного общества содействия авиации—встречают большими достижениями в укреплении мощи нашего Воздушного Флота.

Слава хозяевам воздуха—сталинским соколам нашей советской страны!



В. И. Ленин и И. В. Сталин.

С картины художника П. Васнецова.

В. И. ЛЕНИН и И. В. СТАЛИН — СОЗДАТЕЛИ и РУКОВОДИТЕЛИ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ — великая авиационная держава. Создателями и руководителями нашего доблестного Воздушного Флота являются великие вожди трудящихся, гении человечества Владимир Ильич Ленин и Иосиф Виссарионович Сталин.

Военно-Воздушные Силы Советской Армии созданы В. И. Лениным и И. В. Сталиным, как одно из важнейших средств защиты социалистической Родины. В первые же дни Октябрьской революции великий Ленин, находясь в штабе Петроградского военного округа, дал указание «... о немедленном формировании отряда летчиков. Необходимо мобилизовать как можно больше самолетов и

А. ОРДИН

стануть их на корпусный аэродром»¹. Созданный по этому указанию Владимир Ильич первый социалистический авиационный отряд был предназначен для борьбы с войсками Керенского-Краснова, угрожавшими Петрограду.

К апрелю 1918 года в составе Советской Армии было уже свыше тридцати авиационных отрядов.

В создании авиационных отрядов и групп в то время имелись серьезные трудности. Авиационное наследство, полученное Советским государством от ста-

рой России, состояло лишь из нескольких сот изношенных и устарелых самолетов «фарманов», «нюпоров», «сопвичей» и буквально из единичных авиазаводов-мастерских, приспособленных больше для сборки и ремонта, чем для строительства новых машин. Чтобы обеспечить молодую Советскую Армию самолетами, В. И. Ленин и И. В. Сталин принимают все меры для налаживания авиационного производства, конфискации и национализации авиазаводов. Первое решение Советского Правительства о национализации одного из авиационных заводов было принято 27 декабря 1917 года за подписью И. В. Сталина. Только в 1918. и 1919 гг. В. И. Ленин подписал более 200 документов, в которых стави-

¹ «Вестник Воздушного Флота» 1944 г., № 3, стр. 6, статья «Ленин и авиация».

лись важнейшие вопросы деятельности и развития авиации. Владимир Ильич лично принимал делегацию рабочих одного из московских авиазаводов, дал указания об обеспечении рабочих продовольствием, а завода — необходимыми материалами.

Только благодаря решительным мерам, принятым по указаниям В. И. Ленина и И. В. Сталина, молодому Советскому государству удалось добиться того, что во время гражданской войны Красная Армия ежегодно имела в строю до 300—350 исправных самолетов.

Не меньшая трудность в строительстве авиационных отрядов и групп состояла также в недостатке кадров летчиков и техников, преданных интересам социалистической революции. Делу подбора и подготовки кадров летчиков В. И. Ленин и И. В. Сталин придавали первостепенное значение. По непосредственным указаниям великих вождей был организован ряд авиационных школ и курсов в Москве, Петрограде и других центрах. В. И. Ленин в ноябре 1918 года, посетив Московскую авиационную школу, дал указания об установлении летного пайка, о комплектовании школ коммунистами, об издании авиационной литературы.

В. И. Ленин и И. В. Сталин с самого начала гражданской войны уделяли особое внимание развитию советской авиационной науки. Великие вожди привлекли к активному участию в строительстве Воздушного Флота гениального ученого, отца русской авиации, профессора Н. Е. Жуковского, его учеников и последователей С. А. Чаплыгина, В. П. Ветчинкина, А. Н. Туполева, А. А. Микулина и многих других. По инициативе и за подписью В. И. Ленина в декабре 1920 г., в связи с 50-летием научной и педагогической деятельности профессора Н. Е. Жуковского, Советское Правительство приняло специальное постановление о создании всех условий для плодотворной творческой деятельности великого ученого.

По личному указанию В. И. Ленина в конце 1918 года был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) — важнейший центр развития советской авиационной науки и техники, а в 1922 году, на базе Института инженеров Красного Воздушного Флота — Военно-Воздушная инженерная Акаде-

мия имени профессора Н. Е. Жуковского — кузница высококвалифицированных авиационных кадров.

Окруженная заботами В. И. Ленина и И. В. Сталина советская авиация, как и вся наша армия, прошла первое боевое крещение в годы борьбы с интервентами и белогвардейцами. В ожесточенных боях с врагами были выработаны основы советской военной науки. В многочисленных документах — указаниях В. И. Ленина и И. В. Сталина — заложены основы боевого использования авиации в современной войне, ее взаимодействия с наземными войсками и Военно-Морским Флотом.

Ярким примером взаимодействия авиации с сухопутными войсками и морским флотом служит участие советских авиационных групп в защите Петрограда. Здесь впервые по указанию И. В. Сталина было произведено объединение сухопутной и морской авиационных групп в количестве до 60 самолетов под единым командованием, с созданием объединенного штаба авиагруппы.

В октябре-ноябре 1919 года красные военлеты, содействуя успехам советских войск, перешедших в контрнаступление против Деникина, в труднейших метеорологических условиях произвели свыше 400 боевых вылетов. Как известно, это контрнаступление закончилось полным разгромом деникинской группировки.

В ходе гражданской войны по инициативе товарища И. В. Сталина были проведены мероприятия по созданию авиаотрядов с одинаковыми типами самолетов и мощных авиагрупп, их использованию для нанесения массированных ударов по врагу, разработана специальная инструкция о взаимодействии авиации с наземными войсками. Советские авиационные отряды помогли наземным войскам одержать победы в боях за освобождение Киева, а также в разгроме войск Врангеля и освобождении Крыма. Так, например, 2 августа 1920 года советские летчики одной из авиационных групп нанесли врагу три удара с воздуха группами по 10—15 самолетов, сбросив свыше 40 пудов авиабомб.

Отбив первое нападение империалистов на Советскую Родину, наш народ

под руководством коммунистической партии приступил к мирному созидательному труду, к осуществлению ленинско-сталинского плана строительства социализма в нашей стране. Борьба за социализм, коммунистическая партия не забывала указания В. И. Ленина о том, что, пока существует капиталистическое окружение, остается опасность нового нападения империалистов на нашу Родину. Поэтому, переходя к мирному труду, большевистская партия провела необходимые меры по укреплению боевой готовности Советской Армии и ее авиации.

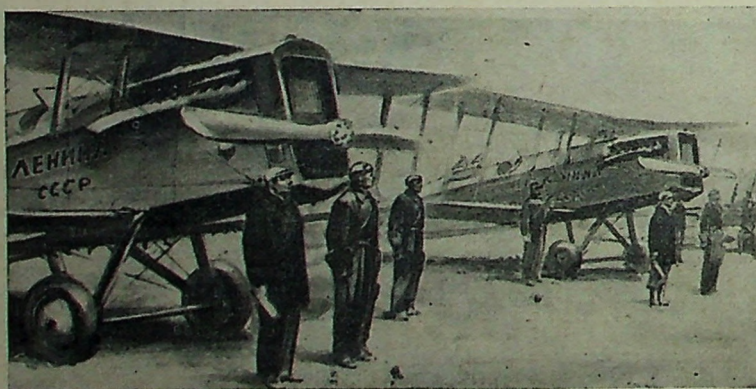
Еще в августе 1920 года товарищ И. В. Сталин со всей настойчивостью и глубоким предвидением поставил вопрос о создании боевых резервов республики, в том числе о всемерном усилении авиационности. В ноябре 1920 года по инициативе В. И. Ленина было принято постановление Совета Труда и Обороны об обеспечении рабочей силой и инженерно-техническим персоналом предприятий авиационной промышленности.

В феврале 1921 года В. И. Ленин поставил задачу создания аэроклубов и широкого развития авиационной пропаганды, в соответствии с этим в дальнейшем, в марте 1923 года, было создано Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ). Широкое развитие пропаганды авиации дало возможность привлечь к строительству Советского Воздушного Флота огромные массы народа.

Начиная с 1922 года, в нашей стране началось строительство новых отечественных самолетов. Но, чтобы обеспечить быстрое развитие как гражданского, так и военного воздушных флотов, требовалось создать мощную авиационную промышленность. Путь к этому был один — проведение в жизнь ленинско-сталинской политики социалистической индустриализации, превращение страны в могучую индустриальную державу. За короткий срок, волею коммунистической партии и советского народа эта историческая задача была решена. На основе успехов социалистической индустриализации созданы мощные самолетостроительные и моторостроительные заводы. «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь», — заявил товарищ Сталин, подводя итоги первой пятилетки.

За период первой пятилетки выпуск самолетов в нашей стране увеличился почти втрое. Повысилась дальность, скорость и высота полетов советских самолетов. Начался массовый выпуск скоростных истребителей, мощных тяжелых бомбардировщиков, штурмовиков, превосходящих по своим качествам самолеты капиталистических стран. За период второй сталинской пятилетки выпуск самолетов в нашей стране увеличился в 5,5 раза.

Вдохновителем и организатором бурного развития советской авиации был товарищ И. В. Сталин, требовавший, по выражению тов. К. Е. Ворошилова, «...особо форсированных темпов реконструкции нашей авиации»¹. Товарищ И. В. Сталин вникал во все стороны



Передача Военно-Воздушным Силам эскадрильи имени В. И. Ленина. Эскадрилья была построена в 1924 г. на средства, собранные Обществом Друзей Воздушного флота.

¹ XVII съезд Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков). Стенографический отчет. 1934 г., стр. 229.

развития авиации, направлял и вдохновлял творчество конструкторов и строителей, инженеров и летчиков, заботился о своевременном выпуске новых типов самолетов и моторов, требовал строить самолеты и легкие, и тяжелые, с большими дальностями и скоростями полетов, строить моторы и воздушного и водяного охлаждения.

Товарищу И. В. Сталину советский народ обязан воспитателем и выращиванием беспрельдно преданных нашей социалистической Родине авиационных кадров — сталинских соколов, сочетающих в своей практической деятельности смелость и бесстрашие с глубоким знанием авиационной техники и умелым владением ею. «Мы вырастили в наших воздушных силах, — говорил К. Е. Ворошилов, — и имеем сейчас в своей авиации таких людей, которые по праву считаются лучшими авиаторами мира, ...представляющих собой образцы современного социалистического работника в области овладения воздухом...»¹.

Товарищ И. В. Сталин поставил перед советскими летчиками задачу: летать дальше всех, быстрее всех, выше всех. Выполняя указание своего любимого вождя, советские летчики прославили нашу Родину многочисленными авиационными рекордами и к 1939 году вывели Советский Союз по количеству и качеству авиационных рекордов на первое место в мире.

Серьезную проверку своей боевой готовности советская авиация, как и вся Советская Армия, выдержала при защите государственных рубежей нашей Родины в районе озера Хасан и реки Халхин-Гол на Дальнем Востоке, в военных действиях в Финляндии. Но самым суровым испытанием являлась для нее Великая Отечественная война.

22 июня 1941 года гитлеровская Германия, вскормленная и вдохновленная американско-английскими империалистами, вероломно напала на нашу Советскую Родину. В нападении приняли участие огромные массы авиации, имевшей задачу внезапными ударами по нашим аэродромам уничтожить основные силы советской авиации и, завоевав господство в воздухе, разрушить промышленность, оказать моральное давление на советских людей.

Коммунистическая партия призвала народ к защите Родины. В тяжелых условиях временного отступления своей армии советский народ перестроил народное хозяйство на военный лад и начал массовый выпуск артиллерийских орудий, минометов, танков, самолетов и других видов оружия. Умелой организацией порядка и дисциплины как на фронте, так и в тылу, советские люди обязаны великому Сталину, с первых дней войны ставшему у главе Государственного Комитета Обороны и всех Вооруженных Сил страны.

Первое крупное поражение немецко-фашистским захватчиком было нанесено в битве под Москвой.

Успешное выполнение сталинского плана активной обороны дало возможность ликвидировать то неравенство в условиях войны, которое было создано

Я-житель Тушина

Павел КУДРЯВЦЕВ

Я—житель Тушина. И тем горжусь,
Что проживаю в городе крылатом.
Я здесь на благо Родины тружусь,
Чтоб край мой стал красивым и богатым.

Люблю здесь все. Вот наш аэродром:
Мы, восхищаясь ловкостью пилотов,
Следим за первоклассным мастерством

И за искусным почерком полета.
Сюда спешит в день праздника народ.

Найдется-ль тот, кто никогда здесь не был?!

Сам Сталин здесь бывает
Каждый год

И смотрит в наше тушинское небо.

...Вот и сейчас, в июльский ясный день,

Когда на флаге ветер чуть заметен,
Все самолеты в воздухе, и тень
Легко бежит от них при ярком свете.
А с реактивными — лишь молниям подстать

Вступите на быстроту в соревнованье;
По быстроте — им равных не сыскать,
У них на солнце блещут крыльев грани.

Над парашютом виснет парашют...
В честь праздника, воздушного парада,

Они в прозрачном воздухе плывут,
Наполненные солнцем и прохладой.
Герои воздуха! Отчизны сыновья
И стражи неба! С вами, с молодыми,
Непобедима Родина моя,
Вы высоко ее подняли нмья!

внезапною немецко-фашистского нападения.

Руководя боевыми действиями на фронте и организуя героический труд советского народа в тылу, товарищ И. В. Сталин выкал во все стороны развития Военно-Воздушных Сил Советской Армии. От конструкторов, инженеров и рабочих, строящих новые типы самолетов, он требовал не останавливаться на достигнутом, двигаться вперед, изучать и опережать технику противника, требовал не только конструкторского мастерства, умения решать технические задачи, но и военных знаний. От воинов Советской Армии и ее авиации товарищ И. В. Сталин требовал непрерывно пополнять военные знания, стать мастерами своего дела, бить врага по всем правилам современной военной науки.

Исторические победы, завоеванные в Великой Отечественной войне, показали всему миру превосходство Советской Армии и ее авиации над армиями и авиацией капиталистических государств. С невиданной силой перед всем миром раскрылись неиссякаемые источники могущества Советской Армии и ее авиации — советский патриотизм, нерушимая дружба народов, руководящая и направляющая роль нашей коммунистической партии и великого полководца, вождя и учителя товарища И. В. Сталина.

Советский Союз, его доблестная армия, воздушные и морские силы вышли из войны еще более окрепшими и закаленными, готовыми к защите своих государственных интересов, к защите мира и дружбы между народами всего мира. Борясь за дальнейшее укрепление могущества социалистического государства, советский народ под руководством коммунистической партии успешно выполнил и перевыполнил план послевоенной сталинской пятилетки, умножив экономические возможности защиты своей Родины.

Товарищ И. В. Сталин в послевоенные годы попрежнему неустанно забо-

тится о развитии авиации. Благодаря его заботам, на вооружение частей и соединений Военно-Воздушных Сил Советской Армии поступают новые реактивные и многомоторные самолеты с невиданными скоростями и дальностями полетов. Во всех частях и соединениях идет напряженная боевая и политическая учеба личного состава, в совершенстве осваивающего боевой опыт минувшей войны и новые достижения в развитии техники и науки. Принимаются меры к дальнейшему совершенствованию всех средств, обеспечивающих надежность полетов современных самолетов в любых условиях.

Особое внимание в послевоенные годы товарищ И. В. Сталин уделяет применению авиации в народном хозяйстве, а также развитию спортивной авиации Досава. Сталинские соколы активно участвуют в преобразовании нашей Родины, в великих стройках коммунизма, в обеспечении безотказной и бесперебойной работы гигантских воздушных трасс, связывающих самые отдаленные уголки нашей великой авиационной державы.

Советские летчики, воспитанные и выпестованные В. И. Лениным и И. В. Сталиным, с высоким чувством долга и сыновней любви к своей матери-Родине выполняют почетные задачи по охране мирного созидательного труда и безопасности нашей страны. Бдительно и зорко следят они за происками американско-английских поджигателей новой мировой бойни, развязавших кровавую войну против свободолюбивого корейского народа.

Советский народ может быть уверен в том, что воины Советской Армии и ее Военно-Воздушных Сил сделают все, чтобы приказ великого Сталина о бдительной охране мирного труда и надежной защите государственных интересов Родины был выполнен с честью. Советский народ может положиться на свою Армию, Авиацию и Флот.

¹ К. Е. Ворошилов. Статьи и речи. Партиздат ЦК ВКП(б). 1937 г. стр. 633.

БОЕВАЯ СЛАВА СТАЛИНСКОЙ АВИАЦИИ

Н. ДЕНИСОВ

ГЕРОИЧЕСКАЯ БОЕВАЯ летопись советской авиации хранит многочисленные примеры отваги, мужества и мастерства, которые были проявлены советскими летчиками еще в годы гражданской войны. Молодая советская авиация, руководимая В. И. Лениным и И. В. Сталиным, уже в то время показала себя надежной составной частью Красной Армии. В годы гражданской войны советские летчики совершили более 12 000 самолетовылетов. В боях с врагами революции складывался мужественный облик советского военного летчика — верного защитника своего народа, своей советской Родины.

Товарищ И. В. Сталин, непосредственно руководя важнейшими операциями Красной Армии, неустанно воспитывал кадры советского Воздушного Флота, воодушевлял их на достижение победы над врагом. Под Царным и Петроградом, в дни разгрома денкинищины, на Южном фронте, в боях по ликвидации третьего похода Антанты, — на всех фронтах советские авиаторы постоянно чувствовали направляющую руку великого Сталина, который учил их искусству совместных боевых действий с наземными войсками Советской Армии, учил их искусству победы.

Охраняя мирный труд советских людей, приступивших к строительству социалистического общества, советские воины-авиаторы неустанно крепили боевое могущество родного Воздушного Флота. Уже в годы первой сталинской пятилетки наш народ, под руководством большевистской партии, товарища И. В. Сталина, создал отечественную авиационную промышленность. Партия воспитала целое поколение смелых и отважных авиаторов, которые, подобно великому летчику нашего времени В. П. Чкалову, добивались блестящих успехов в овладении легким делом, бдительно стояли на страже государственных интересов нашей Родины.

Благодаря повседневной заботе товарища И. В. Сталина, советские летчики еще до начала Великой Отечественной войны получили замечательную авиационную технику, стали превосходными мастерами своего дела. Когда десять лет назад, 22 июня 1941 года, гитлеровская Германия, подстрекаемая реакционными империалистическими кругами США, Англии и Франции, вероломно напала на нашу Родину, советские авиаторы вместе с воинами всех других родов оружия смело встали на защиту социалистического Отечества.

Почти четыре года длилась ожесточенная борьба советского народа с немецко-фашистскими захватчиками, окончившаяся всемирно-исторической победой нашего социалистического государства. Советский народ, вдохновляемый и руководимый большевистской партией, великим Сталиным, самоотверженно вынес на

себе всю тяжесть борьбы с врагом, защитил независимость нашей Родины, освободил свободолюбивые народы Европы от фашистского рабства. Полный и окончательный разгром гитлеровской военной машины на полях сражений Великой Отечественной войны явился результатом превосходства сталинской военной науки, результатом целеустремленных и согласованных действий всех вооруженных сил Советского Союза. Сталинская авиация в ходе этой борьбы, умело взаимодействуя с другими родами войск, внесла большой вклад в дело полной победы над врагом.

Уже в первых сражениях Отечественной войны сталинские соколы проявили замечательные боевые качества. В борьбе с превосходящими силами противника они явили миру чудеса отваги. Первый период войны был очень тяжелым: он потребовал от наших летных кадров, от руководящего состава нашей авиации величайшего напряжения. Нужно было поспевать всюду: отражать воздушные налеты врага; сражаться с его истребительной авиацией; оказывать помощь своим наземным войскам на поле боя; громить вражеские глубокие тылы, проникая до самого сердца гитлеровской Германии — Берлина. Советские летчики навязывали противнику свою волю, устрашали вражеских пилотов своими приемами боя, своей отвагой и мужеством. Именно в тот период многие наши летчики применили в воздухе таран. В первый день Отечественной войны такой подвиг совершил отважный советский истребитель Д. Кокарев. Таранил вражеские машины П. Харитонов, С. Здоровцев, М. Жуков и многие дру-

гие летчики. Охраняя столицу нашей Родины Москву, бесстрашный летчик-комсомолец В. Талалкин первым в мире таранил вражеский самолет ночью.

Одним из важнейших событий Отечественной войны была битва под Москвой, где советские воины, руководимые товарищем И. В. Сталиным, наголову разгромили врага, развеяли миф о непобедимости вражеской армии. Вместе с сухопутными войсками в сражении под Москвой активно участвовали и советские летчики.

Во время битвы под Москвой, в наиболее напряженные дни, товарищ И. В. Сталин лично выезжал на аэродромы, обязывал штабы создавать четкое взаимодействие, не допускать разбрасывания сил авиации. Товарищ И. В. Сталин требовал, чтобы непосредственно ему докладывали основные данные авиаразведки. По приказу товарища И. В. Сталина, по его прямым указаниям, сосредоточивалась и размещалась наша авиация под Москвой, наносила массированные удары по вражеским танковым дивизиям. К моменту перехода наших войск в контрнаступление советские воздушные силы на Московском направлении насчитывали в своем составе больше самолетов, чем сосредоточенная здесь гитлеровская авиационная группировка. Именно здесь, в историческом подмосковном сражении, появились первые предвестники будущего превосходства в воздухе советской авиации, эффективно поддерживавшей действия сухопутных частей и с успехом отражавшей атаки вражеских воздушных сил.

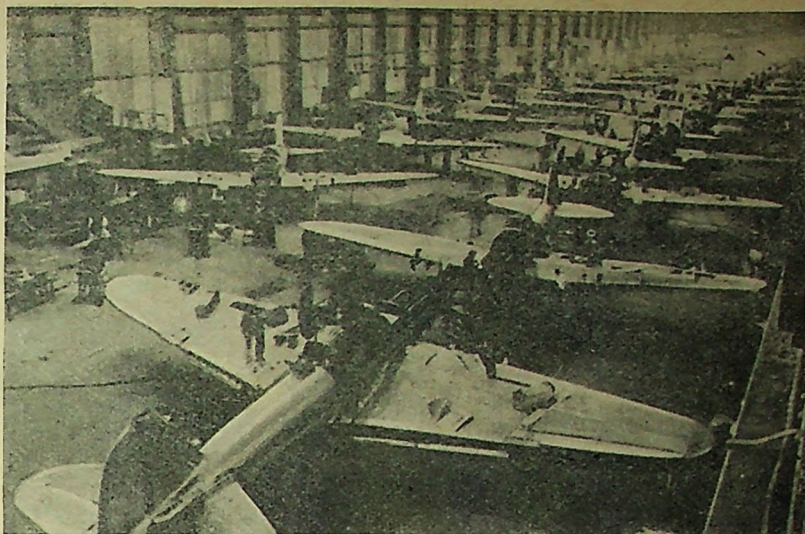


Великая Отечественная война. Боевая тревога на фронтовом аэродроме.

Нашим Военно-Воздушным Силам, как и всей Советской Армии, приходилось вести борьбу с врагом один на один, без сколько-нибудь существенной поддержки со стороны англо-американской авиации.

В ходе боев, благодаря непрерывным заботам товарища И. В. Сталина, возросло боевое мастерство всего личного состава наших Военно-Воздушных Сил. Самолетный парк нашей авиации пополнился более совершенными машинами. Все это дало возможность советским летчикам с большим успехом решать встававшие перед ними задачи, оказывать другим родам войск Советской Армии еще более существенную помощь. В битве под Сталинградом советская авиация, прикрывая свои войска, наголову разгромила авиацию врага и, содействуя наступающим стрелковым, танковым и кавалерийским соединениям Советской Армии в окружении и уничтожении трехсоттысячной группировки противника, впервые в истории осуществляла воздушную блокаду окруженных неприятельских армий. Славные защитники сталинградского неба, действуя отважно и умело, помогли советским сухопутным войскам не только отстоять волжскую твердыню, но и разгромить огромные силы врага.

Не успели еще отгреметь бои под Сталинградом, как вновь завязались большие воздушные сражения. Гитлеровское командование всеми силами стремилось возратить утерянную инициативу в воздухе. Сначала бои вспыхнули в районе Кубани. На протяжении более полусотни суток здесь ежедневно происходили ожесточенные воздушные битвы. В некоторые дни насчитывалось до ста



Великая Отечественная война. Сборка самолетов на авиазаводе.

сражений крупных групп самолетов. На Кубани советские летчики и авиационные командиры перешли к групповым воздушным боям, проводимым в новых боевых порядках, которые давали возможность широко применять групповой вертикальный маневр. Новая тактика воздушного боя, развиваемая и непрерывно совершенствуемая такими передовыми советскими летчиками, как Покрышкин, братья Глинка, Речкалов, Семенишин и многие другие, оказывала серьезное

влияние на достижение реальных успехов в борьбе с воздушным противником.

5 июля 1943 года гитлеровцы начали свое «генеральное» наступление на Курскую дуге. На земле и в воздухе происходили крупнейшие битвы. В отражении сильного натиска противника на Курскую дуге прославились многие наши летчики. Здесь открыл свой боевой счет прославленный мастер воздушного боя трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб. Здесь беспримерный подвиг совершил молодой летчик старший лейтенант Горобец. Встретив в воздухе большую группу вражеских самолетов, он дерзко атаковал их и на глазах своих пехотинцев и танкистов сбил 9 неприятельских машин.

В течение многих дней крупные танковые группы противника, действуя при поддержке авиации, устремлялись на линию обороны Советской Армии. Но вот это «генеральное» летнее наступление гитлеровских войск стало захлебываться. Советские Вооруженные Силы, в действиях которых видную роль сыграла авиация, не только отбили натиск врага, перемололи его танковые, пехотные и авиационные силы, но и сами перешли в решительное контрнаступление. 5 августа 1943 года столица нашей Родины Москва впервые в Великой Отечественной войне салютовала полкам и дивизиям, освободившим Орел и Белгород. Сражение на Курской дуге закончилось полной победой Красной Армии. Товарищ И. В. Сталин, оценивая успехи наших войск, сказал: «Если битва под Сталинградом предвещала закат немецко-фашистской армии, то битва под Курском поставила ее перед катастрофой».

Значительную роль сыграли наши Военно-Воздушные Силы в осуществлении десяти сталинских ударов в 1944 году. Боевые операции под Ленинградом, в Карелии и на крайнем Севере, в Крыму и на правобережной Украине, разгром германского фронта в Белоруссии, освобождение Западной Украины и Прибалтики, изгнание врага из Румынии и Болгарии,



В годы Великой Отечественной войны, известный советский авиаконструктор, Герой Социалистического Труда Александр Сергеевич Яковлев на полученную Сталинскую премию приобрел самолет собственной конструкции и подарил его одному из лучших советских летчиков-истребителей, дважды Герою Советского Союза Петру Афанасьевичу Покрышеву. На снимке: А. С. Яковлев (слева) прощается с П. А. Покрышевым перед его отлетом на фронт.

Фото А. Лесс.

наступательные сражения в Венгрии — таковы главнейшие военные события 1944 года, а результате которых были полностью освобождены от врага временно оккупированные им территории Советского Союза, а военные действия Советской Армии перенесены на территорию фашистской Германии и ее союзников. Успешное осуществление сталинского стратегического плана в 1944 году показало, что Советская Армия способна сама, без помощи англо-американских войск завершить разгром гитлеровских вооруженных сил, оккупировать Германию, осуществить освобождение всей Европы. Это обстоятельство заставило англо-американское командование, противившееся до сих пор открытию второго фронта в Европе, предпринять вторжение в Западную Европу.

Известно, как долго затягивали англо-американские империалистические круги начало действий своих сухопутных сил против гитлеровцев. Эта медлительность преследовала далеко идущие цели. Однако, чтобы представить общественному мнению существующее положение в ином свете, англо-американская пресса, управляемая империалистами, систематически преувеличивала результаты военных действий, достигнутые войсками Англии и США. Преднамеренное преувеличение характера действий англо-американской бомбардировочной авиации дало повод лживым политикам утверждать, что будто бы ими открыт второй фронт борьбы против гитлеровцев, что этот фронт борьбы якобы открыт в воздухе.

Советские люди на протяжении всей их героической борьбы с немецко-фашистскими армиями пристально следили за развертыванием военных событий на Западе. Они отчетливо понимали, что эти операции ни в коем случае нельзя считать настоящим вторым фронтом в Европе, ибо, несмотря на применение авиации и ее возросшую роль в войне, победа над врагом может быть достигнута только тогда, когда в сражениях участвуют все вооруженные силы и в том числе сухопутные армии, оснащенные всеми видами современной военной техники. Только героическая борьба советских Вооруженных Сил, которые на протяжении нескольких лет один на один сражались с фашистской Германией и могли сами, без чьей-либо помощи извне, окончательно сломать гитлеровскую военную машину и освободить Европу от немецко-фашистских оккупантов, заставила правящие круги союзников ускорить высадку своих сухопутных армий во Франции. Та сравнительно спокойная обстановка в воздухе, на фоне которой проходили операции соединений англо-американских бомбардировщиков, создавалась в силу того, что основная часть гитлеровской авиации была сосредото-



Великая Отечественная война. Атака штурмовиков.

на на советско-германском фронте. Потери вражеских авиационных частей на нашем фронте были столь велики, что восполнять их гитлеровская авиационная промышленность, даже значительно увеличившая выпуск своей продукции, была не в состоянии.

Наши летчики в ходе войны изучали и осваивали опыт проведенных операций. Созданная в глубоком тылу сеть летных школ и училищ выпустила за это время тысячи хорошо подготовленных пилотов. В действующих на фронте авиачастях была налажена повседневная боевая учеба, которую авиационные командиры настойчиво проводили в любых условиях фронтовой обстановки. Наши воздушные бойцы постепенно переходили к выполнению все более сложных заданий, становились мастерами высокого класса.

Все больших успехов добивалась наша отечественная авиационная промышленность. Советские самолеты, моторы, вооружение и различная авиационная аппаратура по своим боевым качествам значительно превосходили вражескую технику.

Насыщенность советского Воздушного Флота хорошо подготовленными кадрами и высоко развитой техникой позволила нашему Верховному Главнокомандованию перейти к развернутому в неслыханном масштабе воздушным операциям. С особым блеском в кампании 1944 года проявилось мастерство советских летчиков

при прорыве ряда мощных укреплений врага и разгроме его крупных группировок. Над многочисленными «котлами», устроенными вражеским войском, создавались плотные «крышки» из сотен и тысяч самолетов.

В последний период войны — с конца 1944 года до окончания второй мировой войны — Советская Армия, обогащенная огромным боевым опытом, вступила как армия в совершенстве овладевшая всеми сложными формами оперативного маневра и тактическими приемами, основанными на умелом использовании больших масс боевой техники. Этот период войны проходил в обстановке полного и безраздельного господства в воздухе, завоеванного советской авиацией. Наши истребители, участвовавшие в битве над Берлином, обогатили военно-авиационную науку примерами успешной борьбы с неприязнелюской реактивной авиацией. Здесь впервые в истории успешные воздушные бои с реактивными самолетами провели трижды Герой Советского Союза И. Кожедуб и дважды Герой Советского Союза Е. Савицкий. К взаимодействию с наземными войсками на всех фронтах привлекались многие тысячи истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков. Благодаря этому, советская авиация могла наносить удары невиданной силы. В берлинском сражении принимало участие 8 400 советских самолетов.

Стремительными были операции Советской Армии и на Дальнем Востоке, против империалистической Японии. На огромных пространствах дальневосточного театра военных действий советская авиация, помимо решения задач непосредственной авиационной поддержки наступления наших войск, была широко привлечена к обеспечению наших подвижных группировок, связи с ними и т. д. Сталинские соколы, инициативно и самоотверженно выполняя возложенные на них боевые задачи, оказали большую помощь наземным войскам Советской Армии, разгромившим японских агрессоров на Дальнем Востоке.

Великая Отечественная война подвела советскую авиацию, как и всю Советскую Армию, серьезному испытанию. И так же, как наше социалистическое государство, как наш народ и его вооруженные силы, авиация с честью выдержала историческую проверку.

Наши Военно-Воздушные Силы и наземные войска уничтожили 75 000 самолетов из тех 80 000, которые были выпущены гитлеровской авиационной промышленностью за последние три года войны. Более 90 процентов своего состава вражеская авиация потеряла в боях с Советской Армией, с советскими Военно-Воздушными Силами!

В кровопролитных боях с сильными и коварными врагами крепла и закалялась советская авиация. В золотую книгу истории советской авиации вписаны тысячи имен летчиков, офицеров и генералов, чьи ратные подвиги высоко оценила наша страна. Мастера воздушного боя, смелых бомбардировок, отважных штурмовых атак и воздушной разведки — Покрышкин, Кожедуб, Харитонов, Здоровцев, Молодчий, Алелюхин, Бондаренко, Ворожейкин, Гулаев, братья Глинка, Ефремов, Зайцев, Камозин, Луганский, Лавриненков, Мыльников, Покрышев, Павлов, Паршин, Речкалов, Смирнов, Гареев, Осипов, Таран, Евстигнеев и многие другие прославленные советские летчики — дважды и трижды удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Неоценимым вкладом в советскую военную науку является сформулированный товарищем И. В. Сталиным знаменитый тезис о постоянно действующих факторах в войне. «Теперь судьба войны, — указывал товарищ И. В. Сталин в феврале 1942 года, — будет решаться не таким преходящим моментом, как момент внезапности, а постоянно действующими факторами: прочность тыла, моральный дух армии, количество и качество дивизий, вооружение армии, организаторские способности начальствующего состава армии».

Советская авиация в своей боевой деятельности опиралась на такой прочный тыл, какого не имели военно-воздушные силы ни наших врагов, ни других стран, сражавшихся против гитлеровской Германии. Социалистическая промышленность, советский народ, вдохновляемый великим Сталиным, проделали гигантскую работу, чтобы обеспечить Советскую Армию и ее Военно-Воздушные Силы всем необходимым для борьбы с врагом. Наша авиация на протяжении всей войны не знала недостатка ни в самолетах, ни в снабжении горючим и боеприпасами. За последние три года войны нашей социалистической авиационной промышленностью выпускалось более 40 000 машин ежегодно! Это было огромное количество побед советского тыла. Товарищ И. В. Сталин, высоко оценивая трудовой энтузиазм рабочих и инженеров социалистической авиационной промышленности и талантливость советских авиационных конструкторов, указывал, что их героические усилия «позволили вооружить нашу авиацию многими тысячами прекрасных боевых самолетов, которые на своих крыльях несли смерть врагу и бессмертную славу нашему великому советскому народу».

Не знал и не мог знать равного себе моральный дух воинов советского Воздушного Флота. Авиаторы сталинской выучки, воспитанные большевистской партией, пренесенные чувства животворного советского патриотизма, глубоко понимали справедливость Великой Отечественной войны, верили в правоту своего дела. Большевистская партия, великий Сталин воспитали крылатое племя советских летчиков-богатырей, чей высокий моральный дух являлся примером для всех воинов нашей авиации. Советские летчики олицетворяли в себе боевое мужество, беззаветную храбрость и подлинный героизм, которые



Великая Отечественная война. Советские самолеты над Берлином в дни штурма фашистской столицы.

наводили ужас на врага, надламывали его волю к сопротивлению. У врага не было и не могло быть таких воинов-авиаторов, как наши сталинские соколы А. Покрышкин, И. Кожедуб, А. Маресьев и многие тысячи других летчиков, высокой моральной стойкостью которых справедливо гордится советский народ. Товарищ И. В. Сталин высоко оценил моральные качества воинов советского Воздушного Флота, указав, что «в боях за свободу и независимость нашего Отечества советские летчики дали немало примеров беззаветной стойкости, отваги и подлинного героизма. Они вписали много ярких страниц в историю Великой Отечественной войны».

Как известно, в начале борьбы с гитлеровской Германией, заблаговременно мобилизовавшей свои воздушные силы, наша авиация уступала врагу в численности авиационных частей. Однако, благодаря энергичным мерам, принятым советским народом, в скором времени наш Воздушный Флот по количеству и качеству боевых частей не только сравнялся с вражескими воздушными силами, но и значительно превзошел их. Самолетный парк, которым располагали наши авиационные соединения к концу войны, по сравнению с 1941 годом возрос в пять раз. Качество техники, которой он был насыщен, превосходило качество вражеской техники. Что же касается боевого умения, боевых навыков советских авиаторов, то они, как подтвердил весь ход войны, оказались намного лучше, чем у кадров вражеской авиации.

Наш народ приложил не мало усилий для обеспечения Советской Армии самыми лучшими образцами боевого оружия. Вооружение, которым обладали наши Военно-Воздушные Силы, по всем своим видам значительно превосходило вооружение авиации противника. На первоклассных советских самолетах бы-

ли установлены авиационные пушки и пулеметы отечественной конструкции, которым по боевым качествам не было равных в мире. Советские заводы, производящие боеприпасы, снабжали нашу бомбардировочную и штурмовую авиацию такими типами бомб, которыми можно было поражать самые различные военные цели. Наши Военно-Воздушные Силы были в достаточной степени снабжены и различными авиационными приборами и аппаратурой, имели на своих аэродромах необходимое количество средств технического обслуживания материальной части. Все это создавало благоприятные условия для развертывания активных боевых действий в любой обстановке.

Прекрасное вооружение, которым советский народ в полной мере снабдил свои Военно-Воздушные Силы, умело использовалось нашими летчиками и авиационными командирами. Организаторские способности начальствующего состава советского Воздушного Флота направлялись товарищем И. В. Сталиным на то, чтобы замыслы боевых действий нашей авиации в каждом случае превосходили военную мысль гитлеровской военной верхушки. Воспитанная товарищем И. В. Сталиным плеяда талантливых авиационных начальников, многие из которых за свои выдающиеся подвиги удостоены высокого звания Героя Советского Союза, хорошо решала поставленные перед нею задачи. Не на стороне врага, а на стороне нашего авиационного командования было «умение и военное мастерство в руководстве воздушными операциями» (И. В. Сталин).

Вся летопись Великой Отечественной войны — это летопись торжества сталинской военной науки, на основе которой советская военно-авиационная мысль, советские Военно-Воздушные Силы добились своей Родине бессмертную славу самой передовой авиационной державы.



ЭТО БЫЛО В 1922 году. В Москве, на Ходынском поле, большая толпа любопытных с интересом наблюдала за необыкновенным зрелищем. Совсем низко над землей летел небольшой самолет. А за ним длинным шлейфом тянулась полоса дождевой пыли. Она медленно оседала на землю.

Так был проведен первый опыт использования самолетов для борьбы с вредителями сельского хозяйства.

С той поры прошло 29 лет. И сейчас трудно представить себе наше народное хозяйство без Гражданского воздушного флота.

С первого дня существования советской власти товарищи Ленин и Сталин уделяли большое внимание гражданской авиации. Товарищ Сталин и сейчас лично заботится о развитии авиационной промышленности, о воспитании кадров пилотов, конструкторов, ученых.

Большое распространение получили в нашей стране воздушные перевозки. Первая воздушная линия (Москва — Нижний Новгород) была открыта в 1923 году. Протяженность ее составляла 420 километров. Но уже через пять лет длина воздушных дорог возросла в 20 раз.

Гражданская авиация очень быстро росла в годы предвоенных пятилеток. В 1930 году на воздушных трассах страны появился 8-местный самолет «К-5». В следующем году промышленность освоила производство цельностального самолета «Сталь-2». В этом же году конструктор Яковлев создал свой почтовый пассажирский самолет «Як-5».

Все это позволило уже в 1933 году перевезти по воздуху более 40 тысяч пассажиров и свыше 2500 тонн грузов и почты.

В 1940 году протяженность воздушных линий составила 137 тысяч километров. Теперь уже на самолетах перевозились сотни тысяч пассажиров и десятки тысяч тонн грузов в год.

А. ЗЛАТОГОРОВ

Ни одна страна в мире не знала таких темпов роста воздушных линий.

XVIII съезд ВКП(б) постановил в третьей пятилетке «поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширив и улучшив наземные сооружения». Третий пятилетний план предусматривал увеличение в 1942 году пассажирских и почтовых перевозок в 3,5 раза.

Великая Отечественная война выдвинула перед Гражданским воздушным флотом новые задачи.

В годы войны летчики гражданской авиации вместе со всей страной поднялись на разгром врага. Они перевозили на самолетах военные грузы, вывозили в тыл раненых воинов, доставляли боеприпасы и продовольствие партизанам.

Гражданские летчики принимали участие в разгроме немцев под Москвой, в Крыму и на Кавказе, обороняли Сталинград. В дни блокады Ленинграда они ежедневно доставляли в город свыше ста тысяч килограммов продовольствия. В обратный путь самолеты улетали, имея на борту детей, женщин, больных и раненых.

Чтобы оценить проделанную летчиками работу, достаточно назвать несколько цифр. За время войны они налетали миллионы часов, перевезли несколько миллионов человек, совершили около 40 тысяч полетов в тыл врага.

15 тысяч летчиков, бортмехаников, бортрадистов, штурманов, инженеров, техников, рабочих и служащих Гражданского воздушного флота Советское Правительство наградило орденами и медалями. 12 пилотов гражданской авиации удостоены звания Героя Советского Союза.

На снимке сверху: посадка пассажиров в самолет, отправляемый по маршруту Москва—Ташкент.

После окончания войны гражданская авиация вновь принялась за свою мирную работу. В 1948 году объем воздушных перевозок превысил довоенный уровень в несколько раз; пассажиров перевезено вдвое больше, чем в 1940 году.

Огромное количество воздушных маршрутов связывает столицу с промышленными и культурными центрами страны, курортами, а также самыми отдаленными районами. Стартуя утром в Москве, самолеты в тот же день совершают посадку на аэродромах всех столиц союзных республик. На второй-третий день прибывают самолеты в Хабаровск, Якутск. Раньше туда надо было добираться в течение долгого времени.

Вместе со всем пародом летчики Гражданского воздушного флота активно включились в строительство Куйбышевской и Сталинградской гидроэлектростанций, Каховского гидроузла, Волго-Донского, Южно-Украинского, Северо-Крымского и Главного Туркменского каналов.

На великие стройки коммунизма со всех концов страны направляются изыскатели, ученые, инженеры, высококвалифицированные рабочие. Тысячи тонн различных грузов шлют заводы Москвы и Ленинграда, Урала и Украины, Новосибирска и Караганды. Часть всего этого переправляется по воздуху. Гражданские летчики считают для себя великой честью отдавать свой труд сооружению грандиозных сталинских строек.

Первые полеты в район будущего Южно-Украинского канала летчики Кузькин, Осипов, Чмыль и Поздняков совершили спустя несколько дней после опубликования постановления Правительства о разрывании гигантского строительства на Днепре. А сейчас здесь действует мощная воздушная трасса. Новые аэродромы и посадочные площадки возникли во всех районах строительных работ. Строители Каховской

гидроэлектростанции, геологи, инженеры в срок получают все необходимое.

То же самое происходит на Волге, Дону, Аму-Дарье. В течение лишь одного квартала 1951 года из Чарджоу в район строительства Главного Туркменского канала было переброшено на самолетах свыше 700 тонн разных деталей, инструментов и других ценных грузов.

Большую роль играет гражданская авиация на крайнем Севере. Она поддерживает связь с зимовщиками, сопровождает караваны судов, доставляет в труднодоступные районы литературу, продовольствие, медикаменты.

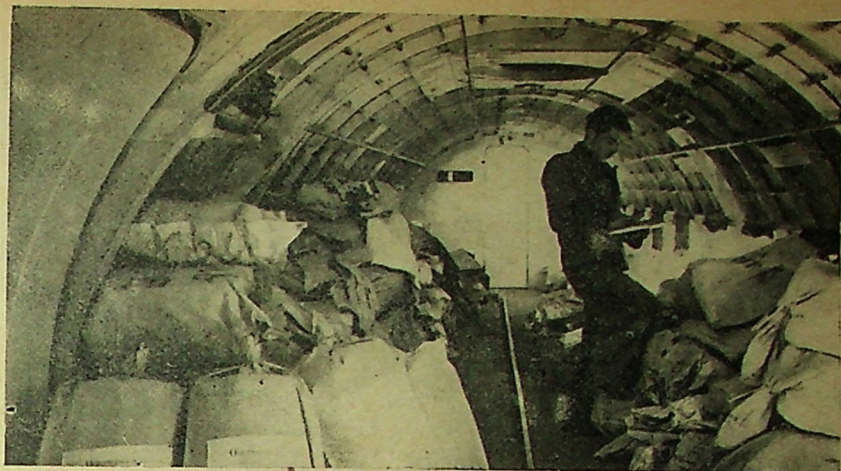
Огромное значение для народного хозяйства приобрела авиация специального применения.

В сельском хозяйстве самолет становится такой же необходимой машиной, как трактор и комбайн. Он производит подкормку удобрениями зерновых, льна, риса. С его помощью идет борьба с вредителями и болезнями сельскохозяйственных растений, обслуживаются полевые защитные лесопосадочные полосы.

Ранней весной, как только с полей сойдет снег, самолеты вылетают в заранее намеченные пункты для обслуживания колхозов и совхозов. В этот период в почве еще много влаги и засеянные поля нельзя обработать никакой машиной. Но чего нельзя сделать на земле, то успешно делается с воздуха. Самолеты равномерно рассеивают азотистые удобрения. Благодаря избыточной влажности в почве, эти удобрения хорошо растворяются и усваиваются растениями.



Краснодарский край. На сотнях гектаров колхозных посевов проведено опрыскивание растений с самолета. На снимке: агроном колхоза имени Молотова Г. И. Песоцкий дает указания пилоту Г. П. Стороженко.



Подписчики Хабаровска получают «Правду» на второй день после ее выхода в Москве. На снимке: почта и матрицы газеты «Правда» на скоростном самолете.

«На подкормленном участке, — писали колхозники артели имени Димитрова Московской области, — растения более мощные. Травостой выше. Величина колоса в 1,25 раза больше по сравнению с неподкормленными участками.

Практика показывает, что прибавка урожая за счет подкормки с воздуха составляет 12—15 центнеров с гектара. Пользу подкормки легко проследить на примере украинского совхоза «Красная Армия». В этом совхозе различные участки дали различный урожай. Там, где подкормка не производилась, было собрано по 16,5 центнера с гектара. Участки, где подкормка производилась ручным способом, дали 23 центнера с гектара. Подкормка же с воздуха обеспечила самый высокий урожай — 32 центнера с гектара.

Урожай, зреющий на колхозных и совхозных полях, надо уберечь от вредителей. Распыляя мышьяковистые яды, органические яды ДДТ и гексахлоран, самолеты уничтожают саранчу, долгоносика, коробочного червя и других вредителей сельского хозяйства.

Страшнейшим бичом сельского хозяйства является саранча. Вернее, являлась, потому что в Советском Союзе, благодаря широкому применению авиации, основные очаги саранчи уничтожены. Приоритет в использовании самолетов для борьбы с саранчой принадлежит нашей стране.

Для того, чтобы обработать тысячу гектаров посева с помощью наземных методов обезвреживания, нужно 800—1 000 человеко-дней. Авиационный метод позволяет проделать ту же работу за 8—12 человеко-дней, причем обходится он в четыре раза дешевле.

Авиация — наиболее эффективное средство борьбы с саранчой. Только с помощью самолетов оказалось возможным уничтожить саранчу в очагах ее размножения. Эту задачу и выполняли гражданские летчики в плавнях Каспийского и Аральского морей, рек Аму-Дарьи, Сыр-Дарьи, Или, Чу, Але-Куль, Сасык-Куль и других.

С небольшой высоты самолет опыливает участок, пораженный саранчой, ров-

ным слоем ядовитого порошка. Специально выделенные сигнальщики следят за тем, чтобы не оставалось «огрехов» — мест, куда не попал порошок. Действие яда сказывается быстро: саранча тут же погибает.

Плантациям сахарной свеклы угрожает жук — свекловичный долгоносик. За короткое время он может уничтожить свеклу на большой площади.

И снова на помощь колхозам и совхозам приходят летчики.

Весной над свекловичными плантациями Украины, Воронежской и Курской областей, над полями Молдавии, Киргизии и Северного Кавказа работают самолеты гражданской авиации. Они опрыскивают зараженные участки раствором хлористого бария или суспензией кремнефтористого натрия. За день самолет «По-2» обрабатывает 120 гектаров свеклы, производительность же наземных машин всего — 36 гектаров в день.

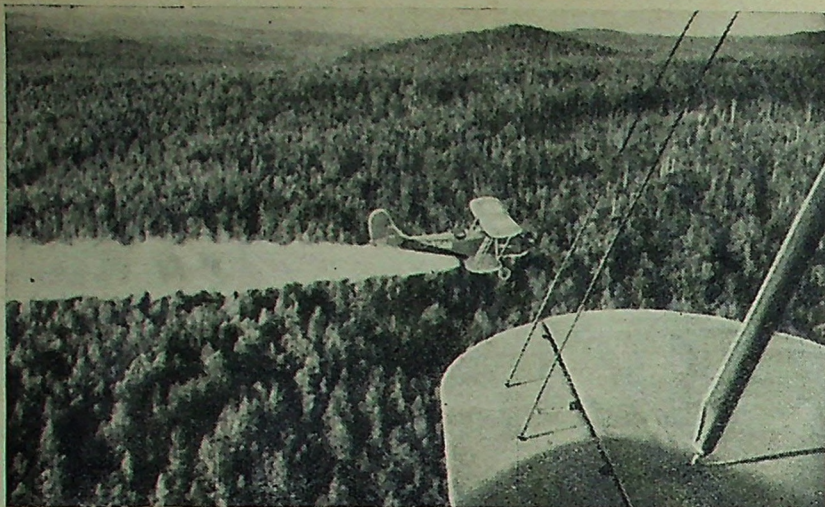
Самолеты появляются над фруктовыми садами и виноградниками Молдавии, Крыма, Украины, над нежнорозовыми хлопковыми полями Средней Азии. Везде они выполняют большое и полезное дело, которое потребовало бы длительного труда огромного количества людей.

Но самолет не только защищает посевы, он сам сеет.

Столетиями по степям и пустыням двигались сыпучие пески, образуя песчаные гряды — бураны. Вокруг все было голо и мертво. Но вот в пустыню прилетел самолет. Он снизился, летчик сбавил скорость, и вдруг позади машины возникла длинная струя. Это сбрасывались семена люцерны. Прошло некоторое время, и пустыня зазеленела, превратилась в пастбище.

Только за два года послевоенной пятилетки у пустыни отвоено более 400 тысяч гектаров, засеянных саксаулом. В Ставропольской степи на люцерновые пастбища пришли овечьи отары. Нередко дикая земля стала благодатным краем.

Самолеты в сельском хозяйстве выполняют и другие задачи. Они зарыбляют колхозные водоемы, перевозят одноднев-



Иркутская область. Самолеты проводят опрыскивание леса.

ных цыплят из инкубаторов в птицефермы и т. п.

С каждым годом увеличивается объем работы санитарной авиации.

На отдаленном колхозном пастбище заболел чабан. Радио принесло эту весть в расположение санитарного отряда, и немедленно в воздух поднялся самолет, имея на борту врача.

Крылатая «скорая помощь» поспела вовремя. Больному была сделана операция, но, когда он через некоторое время захотел поблагодарить своих спасителей, их уже не было. В это время самолет держал курс в совсем противоположный район, к другому больному.

Только на Украине в течение полугода летчики санитарной авиации 5508 раз поднимали в воздух свои машины, чтобы оказать срочную медицинскую помощь. Они перевезли 7010 врачей, 1657 больных и 42 тонны медикаментов. Для обслуживания населения отдаленных районов некоторые санитарные самолеты оборудованы передвижными рентгеноустановками и лабораториями для производства анализов.

Широко используется авиация для борьбы с малярийным комаром. Зараженные водоемы опрыскиваются с самолетов. Личинки малярийного комара заглатывают яд вместе с водой и погибают.

Самолеты применяются также для аэрофотосъемки, зондирования атмосферы, визуального обследования лесов, патрулирования лесосилосов, охраны высоковольтных линий.

Даже геолого-разведывательные работы можно вести с помощью авиации. Специальная аппаратура позволяет «крылатым геологам» с высоты 200—300 метров обнаружить полезные ископаемые, скрытые глубоко в недрах земли. Тут же методом аэрофотосъемки составляется подробная карта найденных месторождений.

Большую роль сыграла авиация в знаменитой Хорезмской экспедиции. Руководитель экспедиции профессор С. Толстов использовал самолеты «По-2» для исследования развалин древних дворцов, крепостей, полузасыпанных песками оазисов.

Все эти памятники старины, зачастую невидимые с земли, приобретают отчетливые очертания, если смотреть на них сверху. Только за два сезона, покрыв девять тысяч километров в малодоступных районах, ученые обследовали около полутысячи памятников. Не имея в сво-

ем распоряжении самолетов, на это пришлось бы потратить несколько лет.

В последние годы все шире стали использоваться самолеты для воздушной охоты. В частности, большое распространение получила воздушная охота на волков.

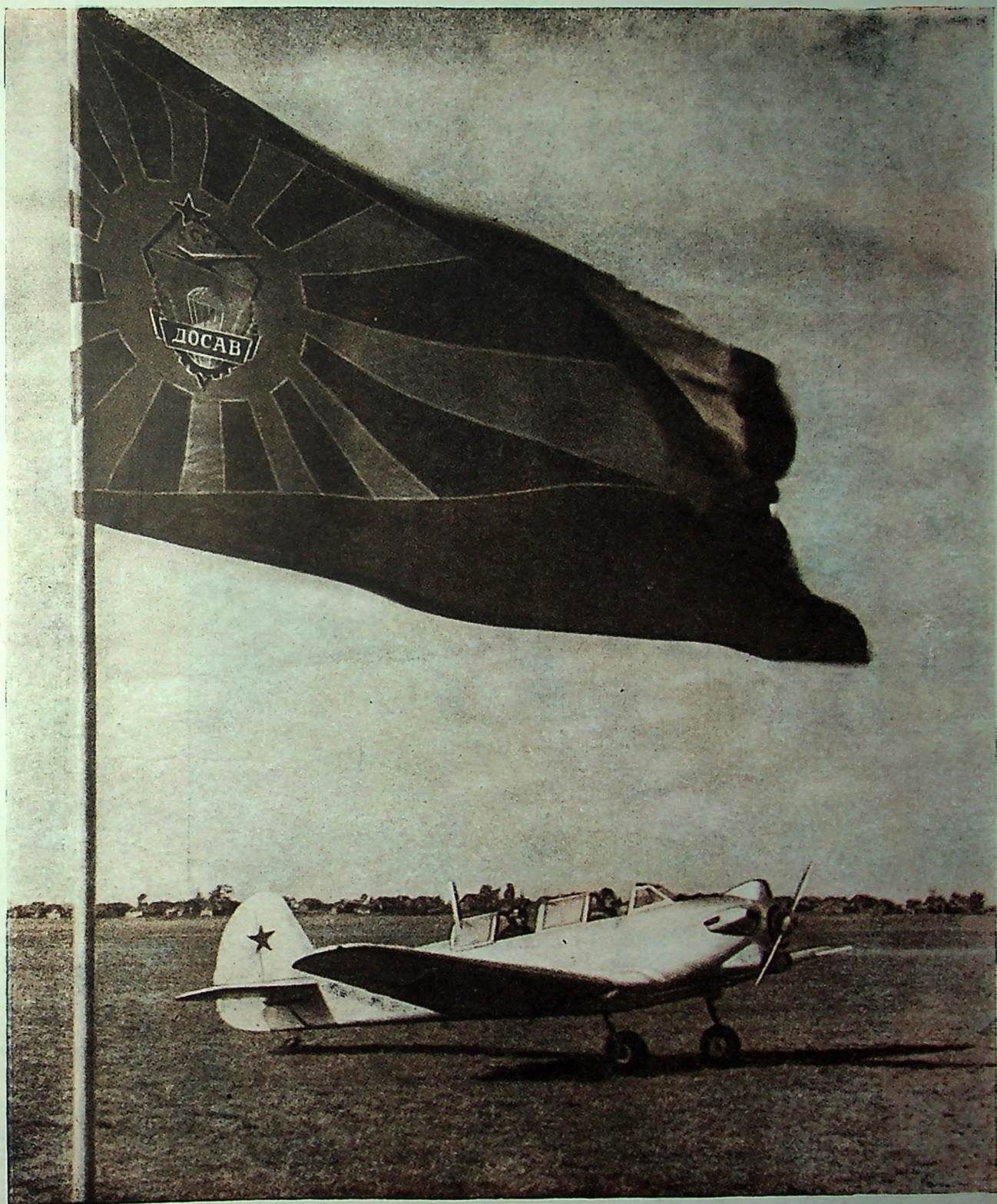
Разыскав волчью стаю, самолет снижается до 15—20 метров. Охотник, сидящий в кабине, имеет возможность вести огонь с дистанции не более 30—35 метров. За семь-восемь заходов стая, как правило, бывает уничтожена. Только за два месяца один из пионеров воздушной охоты Сергей Горбунов убил 251 волка. Совершенно очевидно, что обычные, «наземные» охотники о подобной добыче могут только мечтать.

В этой статье мы рассказали лишь о некоторых областях, в которых успешно применяется авиация. Всех их исчерпать почти невозможно. Нет ни одной отрасли народного хозяйства, где бы не использовались самолеты Гражданского воздушного флота.

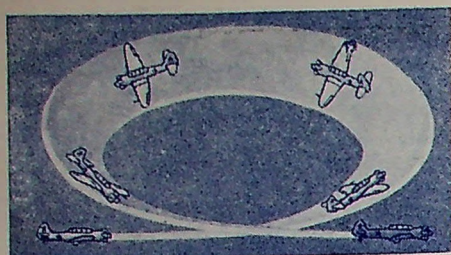
Эти самолеты водят летчики, влюбленные в свою профессию, настоящие мастера воздушных путей. Во главе их — такие ветераны авиации, как Николай Иванович Новиков, Василий Иванович Монахов, Николай Васильевич Маркин. Все они налетали по три миллиона километров. Т. Новиков и Маркин пробыли в воздухе по 15 тысяч часов каждый. Более тысячи летчиков Гражданского воздушного флота налетали по одному миллиону километров. Секрет успеха этих летчиков заключается в честном, добросовестном выполнении своих обязанностей, в стремлении принести как можно больше пользы своей социалистической Родине, сделать ее Воздушный Флот еще более могучим.



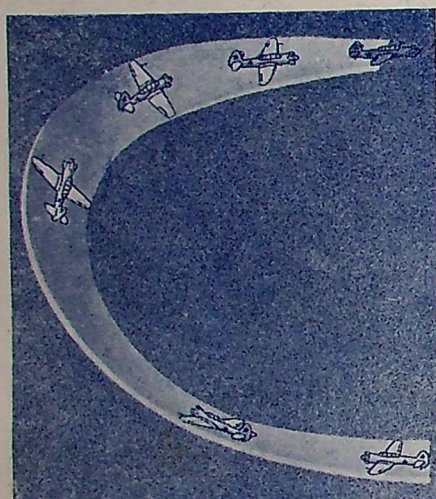
Самолеты санитарной авиации в Боринском горном районе Дрогобычской области (Украинская ССР) оказывают большую помощь населению колхозных сел. На снимке: врач-хирург Дрогобычской областной больницы М. И. Романяк прибыл к больному.



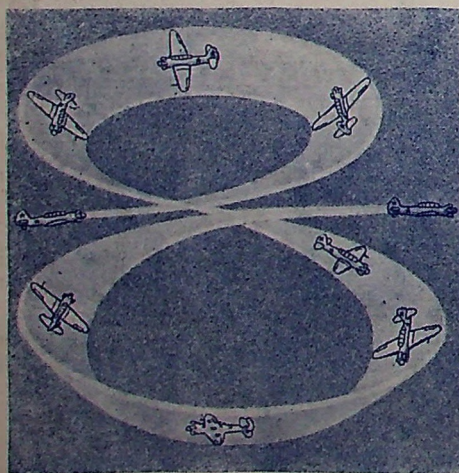
На аэродроме Московского аэроклуба.



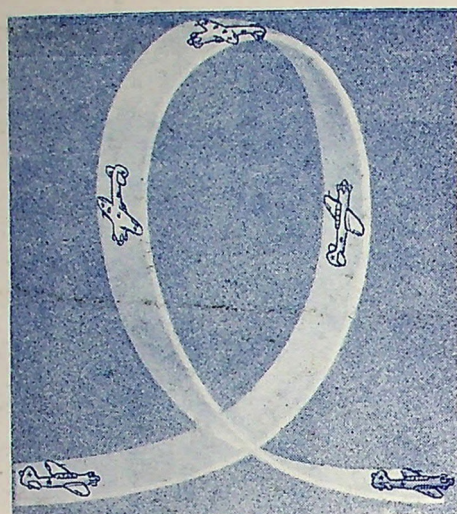
Ви́раж — полет самолета в горизонтальной плоскости (без снижения и подъема), с креном по криволинейной траектории постоянного радиуса.



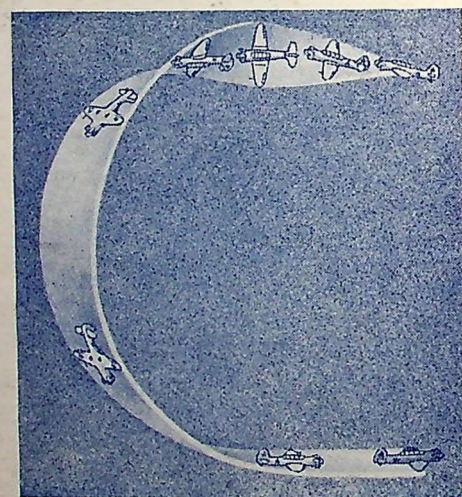
Боевой разворот — поворот самолета на 180° с набором высоты. Применяется для быстрого изменения направления полета и набора высоты.



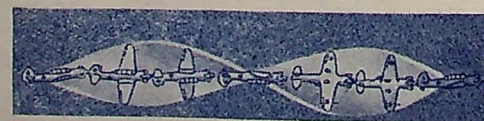
Восьмерка — полет самолета с креном в горизонтальной плоскости, напоминающий цифру восемь.



Петля Нестерова — криволинейный полет самолета в вертикальной плоскости по траектории, образующей петлю. Возможность выполнения петли на самолете предсказал Н. Е. Жуковский еще в 1891 году. Впервые в мире петля была практически осуществлена русским летчиком П. И. Нестеровым 9 сентября (27 августа) 1913 года.



Одинарный переворот — поворот самолета вокруг своей продольной оси на 180° (вверх колесами), с последующим пикированием и выходом из него в направлении, обратном первоначальному направлению полета.



Двойной переворот или бочка — полный поворот самолета вокруг своей продольной оси на 360° . По числу витков бочки бывают одинарные, полторные, двойные и многократные.



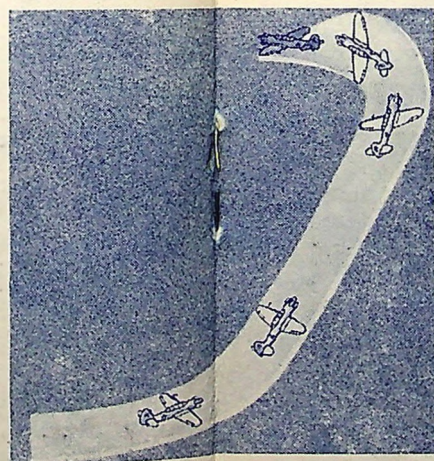
Текст С. Элибекияна

Рис. Е. Новицкого

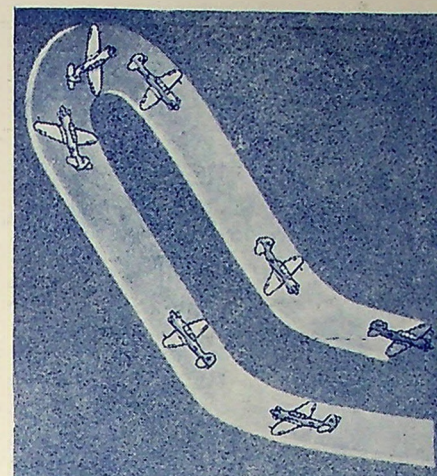
НАША СТРАНА является не только родиной самолетов, но и родиной высшего пилотажа. Русский летчик Петр Николаевич Нестеров первым в мире научно обосновал, практически доказав возможность выполнения фигурных полетов. Нестеров первым выполнил вираж, глубокий разворот и петлю. Эти его выдающиеся открытия являются основой высшего пилотажа.

Огромный вклад в развитие летного искусства внесли советские авиаторы. Летчики Чкалов, Анисимов, Степанченко, Супрун и многие другие создали новые, более сложные и комбинированные, фигуры полета. Советские летчики первыми в мире освоили также индивидуальный и групповой высший пилотаж на реактивных самолетах.

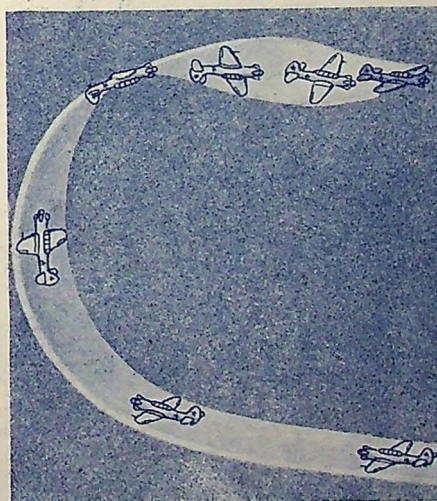
На этих рисунках изображены отдельные фигуры, которые наиболее часто выполняются при тренировочных полетах и в воздушных боях.



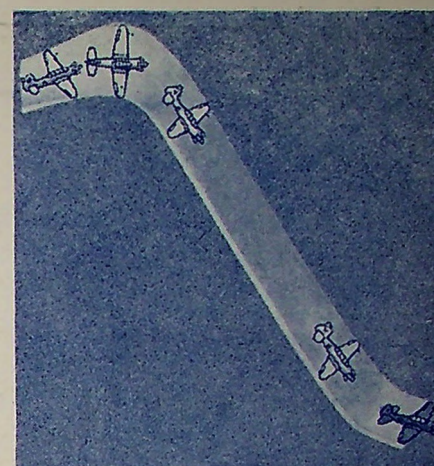
Горка — прямолинейный полет самолета по восходящей траектории с углом подъема более 20° , при максимальных оборотах мотора. Перед вводом самолета в эту фигуру пилот набирает скорость, доведя ее до максимальной. Подъем при горке продолжается до тех пор, пока скорость самолета не снизится до минимальной.



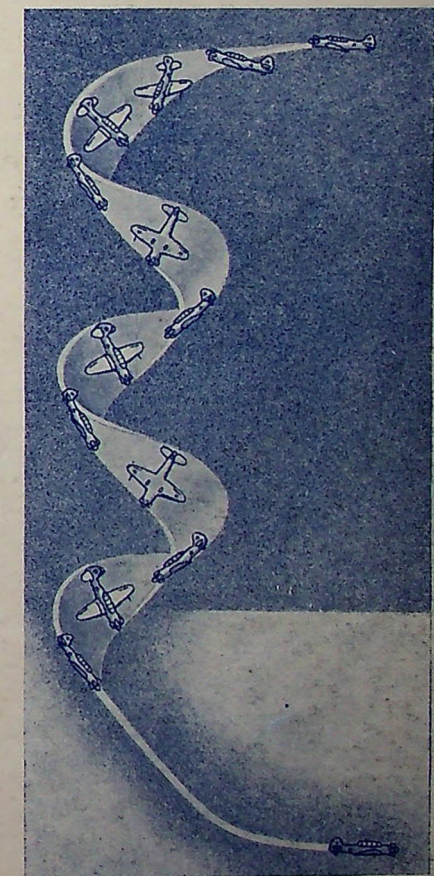
Ранверсман — поворот самолета на 180° с набором высоты и последующей ее потерей до первоначальной величины. Ранверсман состоит из следующих последовательных стадий или этапов: крутого подъема, который называется горкой, сваливания самолета на крыло, пикирования и вывода самолета из пикирования в направлении, прямо противоположном первоначальному, то есть тому, которое имел самолет до выполнения ранверсмана. В процессе выполнения первой половины ранверсмана высота увеличивается до 500 метров и более, но затем, при выполнении второй половины ранверсмана, самолет снижается почти до первоначальной высоты.



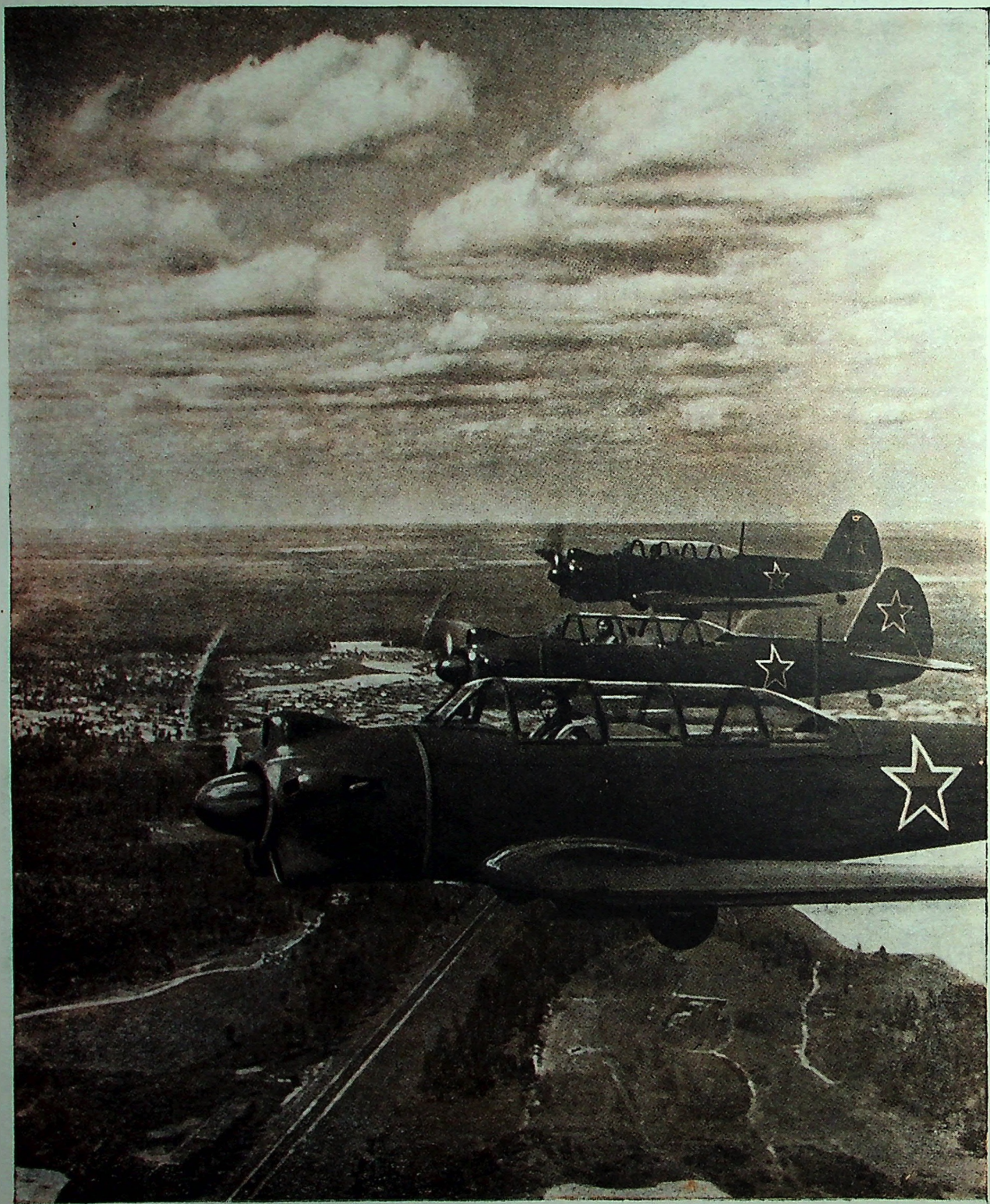
Иммельман — комбинированная фигура, состоящая из первой половины петли и второй половины двойного переворота. Иммельман, как и боевой разворот, позволяет изменить направление полета на 180 градусов с одновременным набором высоты, но высота при иммельмане увеличивается несколько меньше, нежели при боевом развороте.



Пикирование — прямолинейный полет самолета по траектории, направленной вниз, с углом наклона более 30° .



Штопор — снижение самолета по сильно вытянутой винтовой линии с одновременным быстрым его вращением вокруг вертикальной оси, расположенной несколько впереди самолета.



Группа спортивных самолетов Центрального Аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова,

О СОСТОЯНИИ КРУЖКОВОЙ РАБОТЫ В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСАВА

В СВОЕМ ПОСТАНОВЛЕНИИ от 17 мая 1951 года Центральный Комитет Совета Досав саж отметил, что авиационные кружки, создаваемые при первичных организациях, становятся одной из основных форм распространения авиационных знаний среди членов Общества.

Успешно налажена работа авиационных кружков в организациях Досава Украинской ССР. То же самое можно сказать и о Ленинградской областной организации Общества. 28 процентов ее членов занимаются в кружках. В качестве учебно-наглядных пособий Ленинградский областной комитет Досава передал районным и городским организациям несколько самолетов, авиамоторов, парашютов, учебных радиостанций и большое количество другого авиационного оборудования и приборов.

Хорошо организована работа авиационных кружков и в ряде других областных, краевых и республиканских организаций Всесоюзного Добровольного общества содействия авиации. Кружки, как правило, успешно работают там, где этому важному делу уделяется должное внимание, где проявляется повседневная забота о подходе и воспитании руководителей, создается необходимая материальная база, осуществляется систематический контроль, оказывается помощь в организации и проведении занятий.

Такое положение существует, например, при первичных организациях паровозного депо г. Ельца (председатель комитета — тов. Соловьев), Автопромстроя г. Минска (председатель — тов. Хмельницкий), политехникума г. Каунаса (председатель — тов. Рогалис). Здесь занятия кружков происходят регулярно три-четыре раза в месяц. Средняя посещаемость кружковых занятий — от девяноста до девяносто пяти процентов.

Вместе с тем, Центральный комитет Совета Досав считает, что кружковая работа в большинстве первичных организаций Общества поставлена неудовлетворительно.

Многие областные, краевые и республиканские комитеты Досава недооценивают значение кружковой работы, не принимают необходимых мер к созданию кружков и к удовлетворению запросов членов Общества. К ним относятся комитеты Досава Курской, Смоленской, Тульской, Калининградской областей, Туркменской, Таджикской, Азербайджанской

союзных республик и другие. Во многих организациях до сих пор не созданы кружки минимума авиационных знаний.

Областные, районные (городские) комитеты Досава плохо руководят деятельностью кружков, не оказывают практической помощи первичным организациям и руководителям кружков, слабо контролируют их работу.

В Ивановской, Чкаловской и других областях председатели комитетов, как правило, сами не бывают на занятиях кружков, не вникают в содержание и качество этих занятий и поэтому не знают в каком состоянии находится кружковая работа.

Не обсуждается кружковая работа и на заседаниях большинства комитетов Общества.

Комитеты Досава не организовали систематической подготовки инструкторов-общественников, редко и не везде прово-

дят семинары и учебно-методические занятия с руководителями кружков, не обобщают и не распространяют положительный опыт их работы.

Многие комитеты Общества не приняли мер к обеспечению авиационных кружков собственной материальной базой, учебными и наглядными пособиями. Вместо того, чтобы самим проявить инициативу и настойчивость в этом деле, комитеты в ряде случаев все надежды возложили лишь на централизованное снабжение.

Одной из серьезных причин неудовлетворительного состояния кружковой работы является также отсутствие единых программ для кружков, учебно-методических указаний, учебников и необходимой литературы.

В своем постановлении Центральный комитет Досава обязал областные, краевые и республиканские комитеты тщательно изучить состояние кружковой работы в первичных организациях, обсудить этот вопрос на своих заседаниях и наметить мероприятия, направленные на улучшение деятельности кружков.

Должно быть решительно улучшено руководство авиационными кружками со стороны республиканских, краевых, областных, городских и районных комитетов Общества. За деятельностью кружков необходимо установить постоянный контроль.

Непрерывное улучшение кружковой работы может быть достигнуто лишь путем оказания практической помощи председателям первичных организаций Досава и руководителям кружков, обобщением и распространением положительного опыта, обсуждением этих вопросов на заседаниях комитетов.

Председатели комитетов Досава должны особое внимание обратить на подбор и воспитание инструкторов-общественников, руководителей кружков, на повышение их авиационных знаний и методических навыков. С этой целью следует не реже одного раза в квартал проводить семинары и методические совещания.

Областные, краевые и республиканские комитеты Общества обязаны принять необходимые меры для того, чтобы создать собственную материальную базу для кружков, обеспечить их наглядно-методическими пособиями.

Перед комитетами Досава стоит задача — повсеместно создавать кружки минимума авиационных знаний, вовлечь в эти кружки всех членов Общества, не знакомых с авиацией.



На предприятиях Марыйского железнодорожного узла Туркменской ССР активно работают кружки Досава. На снимке: токарь железнодорожных мастерских И. Е. Трунин (справа) и электромонтер В. Ф. Семенов изучают авиационный мотор. Консультирует инструктор Н. П. Болотин.

ЛЮБИМОЕ дело

Е. СМЕРНОВ

МНОГО ИНТЕРЕСНЫХ, важных и нужных сведений узнает будущий парашютист, прежде чем ему позволят совершить первый прыжок с самолета. Сначала он знакомится с историей изобретения и усовершенствования парашюта, с его применением в военное и мирное время, с развитием парашютизма в нашей стране—родине этого спорта смелых. Потом кружковец изучает материальную часть парашюта, учится самостоятельно производить его осмотр, укладку и подгонку с помощью укладчика. В период наземной подготовки он отрабатывает до автоматизма навыки выхода на плоскость и отделения от самолета, а также действия после отделения от самолета и во время приземления.

Когда студент четвертого курса нефтепромышленного техникума Алексей Тихонов на первом занятии в парашютном кружке познакомил членов Досава с программой предстоящей учебы, со строгими требованиями, которые будут к ним предъявляться, он не мог не заметить, что кое-кого из будущих спортсменов его речь несколько разочаровала. Некоторые, оказывается, думали, что все будет гораздо проще: им покажут, как надевать парашют, за что дергать, чтобы он раскрылся, а там вывезут на аэродром, и они сразу станут заправскими парашютистами.

— Что из того, что не запомнишь название той или иной детали парашюта, — рассуждали они. — Разве это мешает тебе хорошо прыгнуть, если ты смел, отважен, не боишься трудностей, любишь авиацию.

Таким оказался первый непредусмотренный планом-конспектом вопрос, возникший перед молодым преподавателем. В самом деле, как было ответить на этот вопрос, показать несостоятельность и ошибочность подобных взглядов? А ведь и у него самого, недавнего кружковца, в самом начале «воздушной карьеры» тоже появлялись примерно такие же мысли. Но эта «болезнь роста» у него давно прошла, и трудно сказать, что излечило ее — жесткая требовательность инструктора, вошедшая в поговорку у товарищей по кружку, или практика воздушного спортсмена, наглядно свидетельствующая, что каждая ошибка парашютиста говорит, прежде всего, о недостатке знаний и навыков.

Тихонов по собственному опыту знал, как важно для успеха дела направить мысли, энергию членов кружка в нужное русло.

— Вы говорите, что вас привела в кружок любовь к авиации, — сказал преподаватель. — Но ведь любить воздушный спорт можно по-разному. Есть любовь «болельщика» и есть любовь спортсмена. Чтобы стать «болельщиком», кружок не нужен. Спортсмен же немалым без больших теоретических знаний и

практических навыков, без серьезного отношения к избранной авиационной специальности. Разве вы хотите быть «болельщиками», а не покорителями воздуха, не отличными спортсменами?

И Тихонов рассказал своим слушателям о том, как много учились не только в начале своего пути в авиации, но даже будучи всемирно известными мастерами такие летчики, как Чкалов, Осипенко, Серов, такие парашютисты, как Романюк, Евдокимов и многие другие. Привел он несколько случаев также из своей практики (к этому времени Тихонов уже был пилотом, планеристом, имел более 20 прыжков с парашютом), показав как важно для парашютиста, если он хочет расти как спортсмен, непрерывно пополнять свои авиационные знания.

Слушателей как будто удовлетворили эти объяснения, но сам преподаватель остался недоволен тем, как прошло его первое занятие.

— Плохо у меня что-то получается, — жаловался он своему бывшему инструктору, командиру парашютного звена аэроклуба Макаренко. — Не умею я зазечь кружковцев.

— Ничего, дело пойдет, — ответил ему Макаренко. — За один урок можно решить ту или иную тему, разъяснить частный вопрос, но воспитать парашютиста — это процесс долгий, этого за час не добиться.

И опытный инструктор дал юноше несколько практических советов — как готовиться к занятиям, как оживить их интересной подачей материала, примером, эпизодом из боев Великой Отечествен-

ной войны, из жизни аэроклуба, как держать под неусыпным контролем всю группу и каждого кружковца в отдельности.

Еще более вдумчиво и усердно стал готовиться к занятиям Алексей Тихонов. Он прорабатывал учебники, читал популярную литературу по парашютному спорту, консультировался по отдельным вопросам программы с опытными инструкторами, много думал над тем, как построить предстоящее занятие.

Жизнь в кружке входила в обычную колею. Но вопрос, так неожиданно всплывший на первом уроке, преподаватель не считал исчерпанным. Правда, основное ядро кружка — т.г. Ханюков, Шерстнева, Будник, Машкова, Гордеев, Парамошкин, Рубайлов, Петров, Дыдзьюль и другие — горячо взялось за учебу. Но были и такие члены кружка, у которых боевой пыл быстро улетучился. На них-то руководителю и пришлось обратить особое внимание.

Так, например, много пришлось поработать преподавателю с т. Полосниным. Это был не особенно сильный и физически развитый юноша. Ему нравился воздушный спорт, но учился он не очень прилежно, занятия посещал неаккуратно, активности большой не проявлял.

— Как это можно делать все в полсилы? — спрашивал его Тихонов, когда они после одного из занятий остались вдвоем. — Настойчивости нужно больше, упорства.

Больше внимания преподаватель старался уделить Полоснину и на уроках: чаще спрашивал, давал отдельные поручения. Так постепенно все глубже и глубже втягивался юноша в учебу. Сейчас он уже неплохой парашютист.

Алексей Тихонов старался использовать все возможности — будь то очередное занятие кружка или короткий разговор со слушателями во время перерыва — для воспитания у своих питомцев любви к изучаемому предмету. Да он и



На аэродром Московского областного аэроклуба пришла группа экскурсантов — членов Досава Люберецкого коврового завода. Инструктор-летчик Р. П. Смирнов объясняет гостям правила пользования парашютом.

Фото А. Шарова,

не мог иначе. Сам страстно увлеченный этим интереснейшим видом спорта, он не мыслит равнодушного отношения к парашютному спорту. Энергия энтузиаста-спортсмена была у него через край.

Технические данные парашюта, его размеры, взаимодействие частей, самое существо этого замечательного «спасательного пояса», — как же можно не знать все это?

И энергия руководителя зажигала его воспитанников, делала их такими же энтузиастами парашютного спорта, как и он сам.

Занятия в кружке много дали и самому Тихонову. Он приобрел здесь опыт преподавательской работы, научился трудному, но увлекательному искусству воспитания людей.

... Зайдите в парашютный класс местного аэроклуба. У двух длинных столов, занимающих почти всю площадь класса, вы увидите группы молодых спортсменов. Одни быстро, но аккуратно и точно укладывают парашюты, другие о чем-то оживленно беседуют. Среди них есть и воспитанники Алексея Тихонова. Вот Николай Хашоков, Геннадий Дементьев и другие.

Не надо быть глубоким психологом, чтобы и по одухотворенным лицам, и по блеску глаз, и по разговорам, которые здесь идут, понять, что перед вами люди, горячо полюбившие авиационный спорт.

Активист Досава, спортсмен Алексей Тихонов может быть доволен — в воспитании у этих людей любви к парашютному спорту, к авиации есть и его, небольшой, может быть, но весьма реальный вклад.

г. Саратов.



Отличник Всесоюзного сбора инструкторов-парашютистов, инструктор Таллинского авиатехнического клуба Эдгар Юрьевич Парек.

Фото В. Туккеля.



Учащиеся и колхозники Охурянского района Армянской ССР изучают парашютное дело. Занятие проводит председатель районного комитета Досава тов. А. Амиров.

Фото И. Рубенчика.

ГОРКОМ ДОСАВА ОТСТАЕТ ОТ ЖИЗНИ

После того как в Севастополе была проведена городская конференция Общества, работа горкома Досава несколько оживилась. Так, например, была создана парашютная секция. Ею руководит мастер парашютного спорта СССР Литинов. В секции с увлечением занимаются многие юноши и девушки. Среди них — токарь Мамонов, маляр Пономарева, дежурный монтер Левшиц, механик Беседин и другие.

Однако в работе городского комитета Досава еще до сих пор имеются серьезные недостатки. Горком не предпринимает никаких мер для того, чтобы создать большой работоспособный актив. Не было проведено ни одного семинара, на котором председатели первичных организаций могли бы обменяться опытом работы, получить необходимые указания.

Плохо обстоит дело с постановкой агитационно-массовой работы. Лекции, доклады, беседы на авиационные темы проводятся редко, от случая к случаю. Главная причина этого — неумение привлечь квалифицированных лекторов, докладчиков. Горком Досава ничего не делает для того, чтобы выявить среди членов Общества умелых пропагандистов.

Все это приводит к тому, что жизнь в ряде первичных организаций Общества замерла. Пропаганда авиационных знаний почти не проводится. Не используются для этой цели такие мощные средства, как печать и радио.

Наша молодежь горячо любит авиацию, она стремится овладеть авиационными знаниями, крепить советский Воздушный флот. Важнейший долг городского комитета Досава — поддерживать эти благородные стремления, активизировать пропаганду авиации среди членов Общества и населения.

В. Никишов.

г. Севастополь.

ПОЛЕЗНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ

Для оказания помощи районным организациям Досава и, в частности, председателям-общественникам при Кировоградском областном комитете Общества создано семнадцать бригад. В них вошли работники обкомитета, аэроклуба и представители других общественных организаций.

Бригады провели большую работу по укреплению первичных организаций, вовлечению в ряды Общества новых членов, распространению авиационных знаний.

Результаты этой работы не замедлили сказаться.

Так, например, до недавнего времени Ново-Градковская, Ровенская, Добровеличковская и некоторые другие районные организации Досава были в числе отстающих. В них плохо распространялись авиационные знания, слабо работали кружки. Эти организации медленно пополнялись новыми членами.

Посланные в эти места бригады вкоре изменили положение дел. Количество первичных организаций увеличилось более чем в два раза.

Значительно оживилась пропагандистская работа. Только за два месяца были прочитаны сотни лекций и докладов на политические и авиационные темы. Особой популярностью пользовались лекции на темы: «Наша страна — родина авиации», «Товарищ Сталин — создатель могучего Воздушного Флота СССР».

Члены бригад отнеслись к порученному им делу с чувством большой ответственности. Особенно хорошо проявили себя инструктор летчик Кировоградского аэроклуба Романов, пропагандист-общественник Зюзя, тт. Фролов, Попов и другие.

А. Ковтун.

г. Кировоград.

Люди

Большого искусства

17-е Всесоюзные планерные соревнования

Калуга—Город, где долгие годы жил и творил знаменитый деятель науки, великий русский ученый К. Э. Циолковский. Здесь и было решено провести 17-е всесоюзные соревнования планеристов Добровольного общества содействия авиации.

На аэродроме в несколько рядов, чуть накрываясь на крыло, стоят десятки планеров — безмоторных летательных аппаратов. Подле них — мастера спорта, молодые планеристы, конструкторы. Здесь и высокий, немного сутулящийся Борис Николаевич Шереметев, и маленький улыбающийся Василий Васильевич Абрамов, и молодой, очень подвижный Алексей Иванович Пьецух, который не только конструирует планеры, но и летает на них...

27 мая. Тысячи калужан, извещенных афишами и по радио об открытии планерных соревнований, с утра устремились к Оке. Сюда же приехали и многие колхозники из ближайших деревень. День открытия соревнований превратился в подлинный праздник. На коротком торжественном митинге выступили председатель ЦК Досава гвардии генерал-лейтенант авиации Герой Советского Союза Н. П. Каманин, председатель Калужского исполкома городского Совета депутатов трудящихся т. Кондратьев, председатель комитета первичной организации Досава Калужского электромеханического завода стахановец г. Сорокин и заслуженный мастер спорта, старейший планерист страны т. Анохин. Флаг 17-х всесоюзных соревнований поднят. В небе появлялись то самолеты, то пестрые куполы парашютов,

то бесшумные, напоминающие парящих орлов, планеры...

В программе соревнований было шесть упражнений, которые полагалось выполнить за десять дней. Начали с первого — полетов на планерах А-2 на точность расчета и посадки в установленной полосе приземления. Отцепка планера от буксировщика производилась над посадочным знаком «Т» на высоте 300 метров.

... В воздухе Владимир Мелюшин. Это представитель Вологодского аэроклуба. У себя в аэроклубе он учит курсантов. На внутриклубных планерных соревнованиях он завоевал звание чемпиона аэроклуба. Когда Владимир Мелюшин отцепил планер от буксировщика и начал свободный полет, все, что стояло в это время на старте, в один голос сказали:

— Этот планерист — человек опытный, он не подведет.

Так оно и оказалось: Владимир Мелюшин, набравший 47 очков, вышел на первое место в группе планеристов, выполнявших первое упражнение на планере А-2. Второе место заняла планеристка Ульяновского аэроклуба Раиса Борисова.

Неблагоприятные метеорологические условия не давали возможности нормально летать планеристам. Погоду приходилось «ловить».

И как только появляется возможность летать, самолеты По-2 немедленно вырываются со стоянки на старт.

К планерам протянуты тросы. Звучит команда:

— Приготовиться Анохину!

Сергей Николаевич Анохин — старейший планерист Советского Союза, заслуженный мастер спорта СССР. Его хорошо знают не только в нашей стране, но и за ее рубежами. Недаром, когда участники соревнований узнали, что капитан команды Центрального аэроклуба СССР им. В. П. Чкалова должен вот-вот подняться в воздух, они все собрались на старте.

Разыгрывается все то же упражнение № 1. Но на этот раз летают не на планере А-2, а на планерах ПАИ-6 и А-9.

Сергей Николаевич Анохин показал блестящий результат: он набрал 50 очков из 50 возможных! Всего на семьдесят пять сотых очка отстал от него представитель Украины Януш Ольгердович Рудницкий, набравший 49,25 очка!

К планеру идет москвичка Зоя Мареева. Невысокая, загорелая девушка хозяйски осматривает А-9, садится в кабину, проверяет исправность рулей.

В прошлом году Зоя Мареева участвовала в 16-х всесоюзных планерных соревнованиях и за высокую технику пилотирования планеров А-2 и ПАИ-6 получила премию. На планере А-9 она прошла по стокилометровому треугольному маршруту со скоростью 34 километра в час, что является всесоюзным достижением.

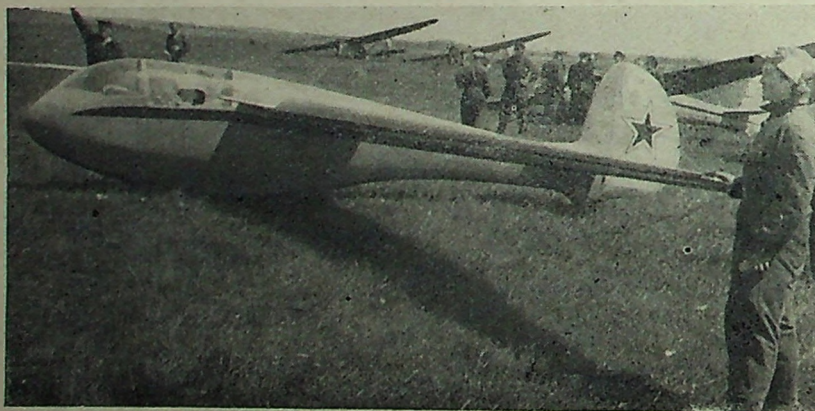
На высоте триста метров Мареева отцепляет планер от самолета. Планер пролетает А-9 над лесом, делает разворот и идет на посадку.

Большое мастерство показал комсомолец Николай Логиннов, выступавший в составе команды Центрального аэроклуба БССР.

В Калугу он приехал вместе со своим товарищем Колобановым и капитаном команды Быковым. Он долго присматривался к полетам других спортсменов, совещался с мастерами, внимательно прислушивался к каждому слову своего учителя. Наступил день, когда Николаю Логиннову предстояло выполнять упражнение № 6 — соревнование на скорость полета по стокилометровому треугольному маршруту. Это сложное упражнение. Отцепка планера производится над «Т» на высоте не выше 1000 метров. Каждая сторона треугольника не должна быть меньше 30 километров. В полете, для обозначения себя, над каждой точкой поворота выполняется вираж.

Николая Логиннова вызывают на старт. Тренировочный паритель ПАИ-6, буксируемый самолетом, уходит в воздух. Вот что рассказывает Логиннов о своем полете.

— По пути, на маршруте, мне приходилось неоднократно снижаться до высоты 600 метров, так как не было



Планер на старте.

Фото К. Митрофанова.



Заслуженный мастер спорта С. Анохин знакомит юных моделлистов В. Богомолова, В. Лобанова, Ф. Елисееву, В. Гомолок со своим планером.



Спортсмены-планеристы В. Монеткин, И. Борин и Н. Качалин читают первые «боевые листки» на аэродроме Калужского аэроклуба Досава.

восходящих потоков. Потом снова набирал высоту до 1500—1900 метров. Парящий полет проходил при сильном ветре. С трудом приходилось мне преодолевать встречный ветер на одном из отрезков треугольного маршрута...

Воля к победе, чувство ответственности, недюжее мастерство и горячая любовь к планеризму принесли успех комсомольцу Николаю Логинову. Только он и москвич Александр Кузьмин выполнили это сложное упражнение.

Но если героем дня оказался Николай Логинов, то героем 17-х всесоюзных соревнований является безусловно мастер спорта СССР, старейший планерист нашей Родины, участник многих всеобщих планерных соревнований, учитель и воспитатель сотен молодых спортсменов Виктор Михайлович Ильченко, удостоивший ныне почетного звания абсолютного чемпиона СССР по планерному спорту на 1951 г.

Он совершил интересный полет на планере А-9, пролетев около 500 километров от места старта. Это лучший результат полета на дальность за все время соревнований!

...Закончилась острая спортивная борьба, продолжавшаяся десять дней. Каковы же итоги?

В командном соревновании первое место завоевала команда Московского областного комитета Досава, выступавшая в составе мастера спорта В. Ильченко (капитан), А. Самосадовой, С. Ефремова. Она набрала наибольшее количество очков по всем упражнениям программы.

На втором месте — команда Центрального аэроклуба УССР, на третьем — Московского городского комитета Досава.

Все участники соревнований оспаривали личное первенство. Звание абсолютного чемпиона страны по планерному спорту завоевал В. Ильченко. Второе место занял Ефименко (Центральный аэроклуб УССР), третье — Логинов (Центральный аэроклуб ВССР). Первые места по выполнению различных упражнений заняли: В. Мелюшин (Вологда), Г. Шуменков (Омск), заслуженный мастер спорта С. Анохин (Центральный аэроклуб СССР им. В. П. Чкалова), А. Кузьмин (Москва) и другие.

Кубок ЦК ВЛКСМ завоевала команда Московского областного комитета Досава, а кубок ЦК Досава — команда Центрального аэроклуба УССР. Группе спортсменов, показавшей лучшие результаты, а также конструкторам О. К. Антонову, А. И. Пьещуху, Н. Б. Шереметеву, В. В. Абрамову — вручены дипломы ЦК Досава СССР и премии.

17-е всеобщие планерные соревнования — еще один этап в развитии советского планеризма. Планерный спорт нашей страны все шире и шире развивается. У нас имеются все условия, чтобы этот вид спорта, воспитывающий у молодежи отвагу, смелость, умение ориентироваться в сложной обстановке, сделать подлинно массовым.

Недавно из Калуги пришло радостное сообщение. Советские спортсмены-планеристы установили два новых мировых рекорда.

Москвичка, инструктор-летчик планерист столичного аэроклуба Марина Пы-

лева поставила своей задачей установить новый мировой рекорд полета на дальность до установленной цели с возвращением к месту старта. Отважная спортсменка пробыла в воздухе семь часов, покрыв за это время расстояние в 240 километров. Она оставила далеко позади обладательницу мирового рекорда француженку Шуану Гоар, результат которой 203,15 км.

Представитель Центральной планерной школы Александр Медников совершил полет по замкнутому стокилометровому треугольнику. Он развил скорость около 75 км/час, опередив немца швейцарца Маурера, являвшегося до этого обладателем этого мирового рекорда. Швейцарец развил скорость 69,6 км/час.

Советские спортсмены-планеристы посвятили свои рекордные полеты Дню Воздушного Флота СССР.

Вс. Земной

Калуга, июнь 1951 г.



Представители команды Московской областной организации Досава, занявшие 1-е место среди команд: мастер спорта СССР, абсолютный чемпион СССР по планерному спорту на 1951 г. В. Ильченко и рекордсменка А. Самосадова с переходящим кубком ЦК ВЛКСМ.

МАСТЕР некоротких скоростей



Мастер модельного цеха завода «Красный пролетарий», летчик-спортсмен Владимир Марков. Фото П. Барабанова.

КОНТРОЛЬНЫЙ ПУНКТ был расположен на площадке, имевшей форму треугольника, в том месте, где Сходня впадает в Москву-реку. Отсюда начинался маршрут стокилометрового скоростного полета. Здесь он и кончался, замыкая круг: Тушино — Истра — Голицино — Тушино.

С аэродрома сообщили: спортивный самолет Як-11, пилотируемый Владимиром Марковым, поднялся в воздух. Спортивные судьи внимательно смотрели туда, где небо, подернутое дымкой, сливалось с горизонтом. Вдали, на фоне серых облаков, показалась черная точка: она увеличивалась, приближалась...

Самолет стремительно пронесся над контрольным пунктом, судьи включили секундомеры: старт дан!

Минута, вторая, третья... С промежуточных контрольных пунктов доносили:

— Самолет идет по заданному курсу.

— Прошел над нами. Маршрут поддерживает точно.

Самолет стремительно приближается к контрольному пункту. Вот он вторично проходит над ним: судьи засекают время: их секундомеры показывают 12 минут 38 секунд.

12, 38...

Самолет еще находится в воздухе, а цифры 12,38, обгоняя его, передаются из уст в уста, бегут по проводам, несутся в эфире.

В них — победа!

Летчики-спортсмены, техники, механики на клочках бумаги подсчитывали скорость полета. Получался превосходный результат: 479,966 километра в час — скорость, которую развил самолет, управляемый Владимиром Марковым.

Это был новый рекорд скоростного полета на машине четвертой весовой категории!

Машина зарулила на стоянку. Марков снял с головы меховой шлем и повер-

нулся к друзьям. Летчик-спортсмен Яков Форостенко подошел к машине, протянул руку в кабину.

— Здорово слетал, — сказал он. — Поздравляю.

— Спасибо. — Владимир наклонился к товарищу. — Мог слетать лучше... Последний этап плохо рассчитал, полагал, что ветер будет попутным, а оказался попутно-боковым. Пришлось перерассчитывать и брать упреждения, а это же секунды, секунды...

Двенадцать лет назад Владимир Марков без отрыва от производства окончил аэроклуб. Работая модельщиком на заводе «Красный пролетарий», юноша все свободное время отдавал воздушному спорту. В аэроклубе он изучал новую материальную часть, летал, совершенствовал технику пилотирования.

Когда началась Великая Отечественная война, Марков ушел в ряды Советской Армии. Знания и опыт, накопленные в аэроклубе, ему пригодились. С учебных и спортивных машин он сумел быстро перейти на истребители. Однополчане вначале удивлялись: молодой летчик не восхищался удачно проведенными воздушными боями, а критиковал их.

— Ничего, — утверждали некоторые, — как сам собьет «мессера» — в пляс пойдет.

Но вот Марков сбил первый вражеский самолет и все же не радовался, а наоборот, ходил по аэродрому туча-тучей.

— Чем ты недоволен? — спросили его боевые друзья. — Одним стервятником меньше стало.

— Знаю, что меньше, — ответил Владимир. — Долго с ним возился, весь боекомплект израсходовал, а ведь мог из-за облаков свалиться на цего, как снег на

голову, да с короткой дистанции рубануть... Тогда бы и второй не ушел. Не одним, а двумя стервятниками стало бы меньше. Вот и недоволен...

Не останавливаясь на достигнутом, не зазнаваясь, анализировать свои действия, делать правильные выводы — эти замечательные качества, свойственные советским людям, присущи и Владимиру Маркову. Они оберегали его от необдуманных поступков, помогали побеждать в бою.

— А теперь куда? — спросили у Маркова его боевые друзья, когда он демобилизовался.

— В Москву, на завод «Красный пролетарий», модельщиком, — просто ответил он. — Представьте себе: на завод поступил заказ сделать сложную деталь для очень важной машины. Кто, по-вашему, на заводе будет первым делать эту деталь?

— Конечно, токари! — раздалось несколько голосов.

Владимир укоризненно покачал головой.

— Не токарь, а модельщик, — строго сказал он. — Модельщик делает образец детали, ее модель, а по этому образцу в литейном отливается деталь. Потом за них берутся разметчики, токари, сверловщики, долбежники, фрезеровщики...

— Модельщик — это творец! Каждый день, каждый час он делает все новые и новые образцы будущих деталей...

Итак Марков снова на родном заводе. Модельный цех. Первое задание после шестилетнего перерыва. Истосковавшиеся по любимой работе руки тянулись к знакомому делу, но в первые дни дело не клеилось: сказывался длительный перерыв. И опытный в прошлом модельщик, как новичок, часто заглядывал в чертежи, подолгу рассматривал четкие линии на кальке и снова брался за работу. Его действия неотступно сопровождала мысль: «Главное сейчас — это высокое качество, а темпы — разовьем...».

Спустя полгода после того, как Владимир Марков переступил порог цеха, на доске лучших людей завода, стахановцев, появилась и его фамилия.

— А теперь можно и в аэроклуб, — поделился он своими мыслями с новыми товарищами по заводу.

И, как прежде, Владимир Марков снова посещает аэроклуб, повторяет пройденное, изучает новое, совершенствует технику пилотажа. Увлечение воздушным спортом не помешало ему быть передовиком и на производстве, выполнять обязанности секретаря партийной организации цеха, расти. Его, как стахановца, выдвинули на должность мастера модельного цеха.

Марков рос и как летчик-спортсмен. После его вылета на новом типе самолета, освоенном в короткое время, поверяющий инструктор доложил комиссии.

— Летает грамотно, уверенно.

И снова учеба, тренировка, освоение комплекса группового пилотажа.

...День Воздушного Флота СССР. Тушинский аэродром. К нему журавлиной стайей приближаются 24 самолета. Ведущий — летчик Центрального аэроклуба имени Чкалова Яков Форостенко разгоняет самолет, начинает петлю. За ним следуют все самолеты группы. Потом,

как бы догоняя друг друга, они образуют огромный обруч.

Самолеты перестраиваются, следует каскад фигур высшего пилотажа...

Зрителям было трудно отличить, кто из группы лучше действует: все ее участники выполняли комплекс группового пилотажа четко, слаженно, искусно. В этой группе вместе с другими летчиками-спортсменами был и мастер модельного цеха завода «Красный пролетарий» Владимир Марков.

Победа, добытая упорным трудом, окрыляет, зовет на новые дела. Освоив самолет Як-11, летчик-спортсмен решает на этой машине установить рекорд скорости полета.

И как всегда, Марков снова тщательно готовится. В полете, да еще скоростном, нет мелочей — все надо учесть, рассчитать, а действия отработать до автоматизма. Проложив на карте маршрут, он десятки раз изучал наземные ориентиры, запомнил их зрительно.

В таком полете по замкнутому кругу трудно побороть попутный ветер. И летчик рассчитывает много всевозмож-

ных вариантов полета, чтобы достичь хорошего результата.

Главное — материальная часть машины. Тренируясь в технике пилотажа, Владимир изучал возможности машины, ее «поведение». Вместе с техником он следил за ее состоянием. И когда у него спросили, готов ли он к скоростному полету, он твердо ответил:

— Готов!

В этом слове «готов» были и глубокая убежденность в больших возможностях машины, и вера в свои силы и знания, и решимость достигнуть намеченной цели...

Владимир Марков — член совета Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова, председатель самолетной секции аэроклубов. Ему оказано большое доверие и на заводе: его выдвинули на должность начальника бюро рационализации и изобретательства.

— Это человек напористый, дело поведет правильно, — говорят о нем руководители предприятия, — в вопросах техники разбирается хорошо.

Передовой производственник В. Марков принимает активное участие в ра-

боте заводской организации Досава. Он рассказывает молодежи о различных авиационных специальностях, помогает создавать новые кружки по изучению летательных машин и парашюта, агитирует товарищей по заводу за вступление в члены Досава.

Марков ведет систематическую личную тренировку, готовится к предстоящим соревнованиям. Недавно Всесоюзный комитет по делам физической культуры и спорта при Совете Министров СССР присвоил Владимиру Протасовичу Маркову звание мастера спорта. Поздравляя его товарищи говорили:

— Почетное звание обязывает расти, совершенствоваться, добиваться еще более высоких показателей.

— Верно, друзья, — отвечал им Владимир Марков. — Надо учиться летать еще лучше, днем и ночью, в любых сложных условиях.

Неутомимый летчик-спортсмен мечтает о более высоком классе скоростного пилотажа, об установлении новых рекордов во славу своей Родины.

С. Кошелев.

Первая русская летчица

СРЕДИ МНОГИХ замечательных имен зачинателей нашей отечественной авиации имя первой русской летчицы Лидии Виссарионовны Зверевой занимает одно из видных мест. Ей принадлежит первенство среди русских женщин в овладении полетом на аппарате тяжелее воздуха.

Лидия Зверева родилась в Петербурге в 1890 году. С юных лет она увлекается спортом и с большим интересом следит за развитием воздухоплавания. В школьные годы Зверевой удается несколько раз подниматься на аэростатах воздухоплавательного отряда Осовецкой крепости. Эти полеты сыграли решающую роль в судьбе Лидии Зверевой. Желание научиться летать самостоятельно овладевает всем существом юной спортсменки.

Это был период, когда в России стала интенсивно развиваться авиация. Выдающиеся по своему мастерству полеты русских летчиков привлекали на беговые ипподромы, служившие в то время и летным полем, тысячи зрителей. Во многих городах России стали производить показательные полеты. Интерес к авиации возрастал с каждым днем. Лидия Зверева не только постоянный посетитель показательных полетов: — она знакомится с летчиками и механиками, изучает летательный аппарат.

Весной 1911 года «Первое Российское товарищество воздухоплавания» открыло близ Петербурга, в Гатчине, гражданскую школу по подготовке летчиков. Несмотря на то, что женщин туда не принимали, Лидия Виссарионовна Зверева все же добилась своего зачисления в школу. Спустя некоторое время она уже стала совершать учебные полеты.



Лидия Виссарионовна Зверева.

Зверева очень быстро освоила технику пилотирования самолета. Летала она смело и расчетливо. Ее соученики по этой школе К. К. Арцеулов и С. И. Николаев рассказывают, что отважные, мастерские полеты Лидии Виссарионовны привлекали всеобщее внимание. В то время даже не все бывалые летчики рисковали подыматься на большую высоту. Зверева и в этом была примером.

Предстоял перелет по маршруту Петербург — Москва. Еще будучи в школе, Зверева усиленно готовилась к нему. Она успешно осуществила ряд трениро-

вочных полетов на дальность и длительность пребывания в воздухе.

Но разве могли в то время разрешить женщинам участвовать в перелете? Лидии Виссарионовне было отказано в ее просьбе. Однако она приняла участие в перелете в качестве пассажира. На рассвете 10 июля 1911 года самолеты, на одном из которых находилась Зверева, стартовали с Гатчинского аэродрома.

8 октября (старого стиля) 1911 года, после окончания школы и блестящей сдачи экзаменов, Лидия Зверева получила диплом пилота-авиатора.

Вскоре в районе Петербурга она удачно совершила исключительно сложный и длительный перелет с пассажиром, а затем с группой летчиков стала производить показательные полеты в разных городах России. Один из своих первых публичных полетов Зверева совершила в Риге в 1912 году.

Отлично освоив технику пилотирования, Зверева пыталась улучшить крайне примитивные летательные аппараты того времени. С этой целью она занималась постройкой самолета собственной конструкции.

Энтузиастка летного дела, Лидия Виссарионовна Зверева всеми силами стремилась привлечь к авиации как можно больше женщин. Она помогала молодежи овладеть летным мастерством, проектировала создание специальной летной школы для женщин.

В 1916 году Зверева умерла от тяжелой болезни.

Плодотворная деятельность первой русской летчицы золотыми буквами записана в истории авиации нашей Родины.

Г. Залуцкий.

ДЕНЬ СВОЕГО
совершенноле-
тия Михаил
встретил у мар-
тена.

— Становись-ка, Рудаков,
моим первым подручным, —
сказал ему перед приемкой
смены сталевар Иван Ни-
кимович Коломин. — Пора
тебе, парень. Пора...

С красным от жары и
только что пережитого вол-
нения лицом Михаил по-
смотрел на печь, плотнее
надвинул кепку. Шутка ли
быть первым подручным, да
еще в бригаде такого знат-
ного мастера! Кто-то, а
старик Коломин умел ва-
рить сталь, и себе в подручные брал
Иван Никитович не каждого. Строго
судил о людях мастер...

В Михаила старик поверил сразу, с
первого дня, как пришел он к нему в
бригаду третьим подручным. Надежным
показался ему парень, хотя и молод.
Понятливый, расторопный, трудолюбивый.
Должно быть, по этой причине и
в третьих подручных не стал его долго
задерживать.

Прилежно учился Михаил у старого
мастера, и по сердцу ему было горячее
мартеновское дело. Не замечал он под-
час, как быстро летит время. В
ковш, вырываясь из-под самого ост-
рия ломика, фонтаном бьет густая струй-
ка стали. Шипя и потрескивая, снопами
рассыпаются золотистые искры. Жаром
обдаёт лицо. А раскаленная добела
струйка стали буйствует, простора ищет...

И еще была у Михаила радость, о ко-
торой не мог не думать. С каким удо-
вольствием Рудаков обнял бы врача
только за то, что тот сказал ему:

— Отклонений в организме у вас, мо-
лодой человек, нет. К летной службе
годен!

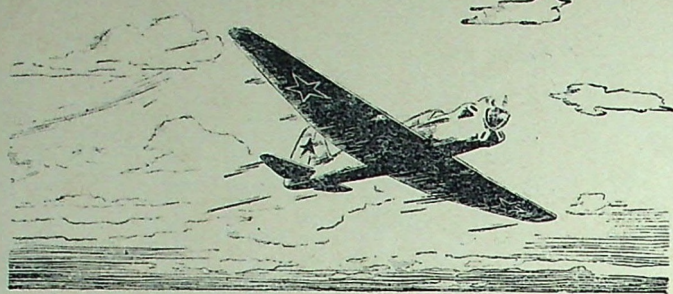
Хорошо запомнился Михаилу этот
добродушный, с зачесанными седыми
височками старик. Стеклашки его оч-
ков, поверх которых он посмотрел тогда
на него, были вырезаны лунками, и гла-
за врача — серые, с какой-то чуть уло-
вной хитринкой — как бы говорили: «У
вас, молодой человек, все впереди, —
все! Учитесь. Дерзайте».

Иван Никитович, узнав, что Рудаков
начал заниматься в аэроклубе, ничего
определенного не сказал своему учени-
ку. Помолчал, подумал. Но Михаил за-
метил: омрачилось лицо сталевара. Хму-
рый и чем-то недовольный ушел старик
Коломин в тот день из цеха.

Прошла зима, — холодная, суровая. И
хотя Михаил работал во всю силу, с
той же охотой и усердием, Иван Ники-
тович все чаще с тревогой поглядывал
на первого подручного. Нет, не одобрял
он его занятий в аэроклубе. «Сталеваром
ему быть — вот что! — думал старик.
— А он куда глядит?... Эх, молодость,
молодость!» Но виду не подавал,
надеялся, что Михаил сам поймет.

Однажды, когда Иван Никитович сда-
вал смену, к Рудакову подошла Наде-
жда Другова, машинист завалочной ма-
шины с соседней печи, тоже аэроклуб-
ница, девушка бойкая и пошутить лю-

ПРОСТОР



Александр ПОЗДНЕЕВ

Рассказ

бит; по взлету бровей видно, что с харак-
тером. Гордо подняв голову, повязанную
цветистой косынкой, она спросила:

— Как успехи, товарищ курсант?

— Теорию полета и самолетовождение
сдал, — улыбнулся Михаил, и его боль-
шие, с голубым огоньком, глаза засия-
ли. — А ты?

— Я? — Надежда повела бровью и, не
скрывая удовольствия, сказала: — За
самолетовождение «отлично» поставили.
По мотору завтра буду сдавать.

— А подготовилась?

Девушка утвердительно кивнула голо-
вой и, косаясь в сторону Ивана Ники-
товича, спросила:

— Слышал, Миша, в марте теорети-
ческие занятия заканчиваются?

— Да, и начинаются учебные полеты, —
продолжил ее мысль Михаил.

— Учебные полеты... начинаются, —
мысленно повторил Иван Никитович,
мрачнее. — Нет, поговорю нынче с Ми-
хаилом с глазу на глаз. Далеко у него
зашло дело с этим аэроклубом. А то,
неровен час, и от рук отобьется парень»...

И вот идет Иван Никитович рядом с
Михаилом по нагретому за день солн-
цем асфальту через заводской двор. А
над цехами, над городом разлилась бла-
годатная весенняя теплыня, и почки на
деревцах стали уже клейкими, развер-
нули едва приметные зеленые листочки.

«Да-а, — продолжает размышлять Иван
Никитович, — по всему видно, что уж
другое дело захватило парня, и теперь
с мартемом у него дружба врозь».

На перекрестке, где Коломин и Ру-
даков обычно расходятся в разные сто-
роны, они останавливаются. Иван Ники-
тович — большой, чуть сутуловатый, с
длинными жилистыми руками, с давней,
кирпичного цвета краснотой загара на
усатом огрубевшем лице, — не спеша за-
куривает и спрашивает Михаила:

— У тебя нынче вечер свободный?

— Свободный, Иван Никитович, — от-
вечает Рудаков и смотрит на светофор.
Подмигивающий ему зеленым глазом.

— Может, зайдешь ко мне?

— А не помешаю?

— Раз приглашаю, то не помешаешь, —
говорит Иван Никитович. — Пошли, зна-
чит?

— Пошли.

Коломин первым входит
в подъезд и поднимается по
лестнице на второй этаж.
Следом за ним, через сту-
пеньку, шагает Рудаков.
Светлосерый шерстяной ко-
стюм, надетый взамен ра-
бочей блузы, как-то особен-
но ловко сидит на нем, а
его рослая, широкоплечая
фигура заслоняет почти всю
дверь.

Жена Ивана Никитовича,
Пелагея Сергеевна, второй
месяц гостит у дочери в
Свердловске, и старик, уса-
див своего ученика в кре-
сло, сам отправляется на
кухню кипятить чай. Остав-
шись один, Рудаков подхо-
дит к окну. На противоположной стороне
улицы останавливается автобус, и Миха-
ил видит, как через минуту он медлен-
но трогается с места, увозя в своих
больших окнах с толстыми стеклами от-
ражение белокепенных облаков, словно
раскаленных заходящим солнцем. С кух-
ни возвращается Иван Никитович. Он
ставит на поднос еще не уюмонивший-
ся чайник, достает из буфета стаканы,
сахарницу, вазочку с печеньем.

— Угощайся, Миша.

Рудаков подсаживается к столу, смот-
рит на озабоченное лицо своего учени-
ка, на его седые, опущенные книзу усы,
почти закрывающие губы, на аккуратно
расчесанные, влажные после душа ред-
кие волосы и спрашивает:

— Похоже, Иван Никитович, вы за
что-то рассердились на меня?

— Заметил? — вопросом отвечает Ко-
ломин.

— Показалось мне...

— Как сказать? Серчать мне на тебя,
Миша, не за что, — говорит Иван Ни-
кович. — А вот потолковать с тобой
кое о чем я, действительно, хотел давно...

Наступает молчание. Иван Никитович
со своей обычной неторопливостью до-
пивает чай, отодвигает стакан и неко-
торое время упорно думает. На его ли-
це появляется выражение строгой сосре-
доченности.

— Я ведь тебя помню, — начинает
он, — когда ты пришел к нам в марте-
новский цех в своей шинельке с фор-
менными петличками: только-только ФЭУ
окончил... А теперь — ты мой первый
подручный. Скоро и сам варить сталь
будешь. Так я говорю?

— Правильно.

Иван Никитович разглаживает усы,
постукивает пальцами по столу, думает.

— Во-от! — продолжает он, шумно
вдохнув. — Цех наш на стахановской
вахте, сверх плана сталь варит, а ты на-
шел себе другое занятие... В такое-то
горячее время? И со мной не посовето-
вался. А?

Рудаков сидит неподвижно, прикрыв
темными, чуть вздрагивающими ресни-
цами глаза и молчит. Старик Коломин
ждет ответа, не отводя от своего учени-
ка внимательного, изучающего взгля-
да.

— Так ведь это я... после работы, —
говорит Михаил и сдвигает брови. —
Когда свободен... Плохо в этом не
вижу.

— Не о том речь, Миша, сам понимаешь... — Иван Никитович мрачнеет, будто прислушиваясь в своим мыслям, невеселым и тревожным. — Ты вот о чем хорошенько подумай: одолеешь ли два таких дела? Трудно это...

— Я понимаю ваше беспокойство, — говорит Михаил, резким движением головы откидывая влажную на лоб темную прядь. — Поймите и вы... Аэроклуб мне помехой не будет, честное слово! Я себя знаю.

Стенные часы в массивном дубовом футляре бьют девять.

Рядом мы с тобой при мартене стоим, — голос Ивана Никитовича становится хриплым от волнения. — Рядом... А глядишь ты, как я понимаю, в другую сторону. — Он пристально смотрит на свои большие, жилистые у запястья руки. — Сталевар, Миша, одно дело должен знать. Одно — свое, родное...

— Вам, может быть, это и странным покажется, — говорит Михаил, и голубой огонек все ярче разгорается в его глазах. — А только я простор люблю, Иван Никитович. Небесный простор...

— Что ж, простор, Миша, и в нашем деле можно сыскать, козь сердце к нему у тебя лежит, — вставляет свое замечание Коломин.

Рудаков в упор посмотрел на своего учителя.

— Мало, Иван Никитович... одного дела.

— Я отговаривать тебя не собираюсь, — говорит Иван Никитович, вставая из-за стола и закуривая. — Сам смотри, как и что... А по работе спрошу: ты меня знаешь. Тогда, Миша, не обижайся.

— Хорошо, — Михаил тоже поднялся. — Не обижусь.

Распрошались они холодно. Уверенно неторопливой походкой шел Рудаков по затихающим к ночи улицам большого города. Темлом дышало высокое небо со светлой, широкой полоской млечного пути, и Михаилу казалось, что это тепло исходит от далеких мерцающих звезд.

...Тишина. Город только-только просыпается.

Рудаков, точно вспомнив что-то очень важное, садится за стол, гасит лампу. Уже совсем рассвело, и лишь по углам комнаты ютятся робкие тени, очень похожие на синеватые предрассветные сумерки. Слышны шаги за стеной. Это встала мать. Она тихою приткрыла дверь, спросила участливо:

— Не спишь, Миша?

— Нет, мама.

— Отдохнул бы. На работу скоро...

Михаил откладывает книгу и включает радио. Через несколько минут урок гимнастики. Он открывает окно, чтобы проветрить комнату. Свежо... Но погода установилась ясная. Воздух — как стекло: чистый, прозрачный. Хорошо!

В середине апреля Рудаков получил отпуск, и Иван Никитович сразу же остро почув-

ствовал, каким пужным человеком был в его бригаде Михаил. Привык сталевар к своему подручному. Как-то, уловив свободную минутку, Коломин подошел к себе Надежду Другову, спросил:

— А ну, скажи-ка мне, товарищ летчика, чего это мой подручный именинником ходит? Видел его нынче — парень, пог под собой не чует!

— Поздравить вам, Иван Никитович, надо бы своего подручного.

— С чем же поздравлять-то? — поинтересовался Коломин.

— С чем?! А вы и не знаете? — удивилась Надежда, вскинув брови. — Он вчера са-мо-сго-ятельно вылетел, понимаете? Один, без инструктора! Даже сам командир отряда Чибисов похвалил его. «Отлично», — говорит, — Рудаков. Вижу, что самолетом вы владеете».

— Та-ак! — сказал Коломин глухо и хмурясь. — Понятно...

* * *

Шли дни за днями, и все меньше листов оставалось в отрывном календаре, что висел над столом у Михаила. Минут год; снова, как желанная гостья, пришла весна. Она давала о себе знать неистово-радостным воробьиным писком, который то и дело врывается в распахнутое настезь окно, звонкой капелью, голубиным воркованьем на крышах и густыми туманами, следящими последние остатки серо-зернистого снега в полях.

За этот год подручный Ивана Никитовича стал сталеваром. Он варил сталь

точно по заданному анализу, и его скоростные плавки частенько бывали предметом обсуждения передовых сталеваров, знатоков своего дела. Старик Коломин крепился, но первенства не уступал.

Иногда Иван Никитович подходил к печи, на которой работал Михаил, сощурился, придирчиво осматривал ее. Поинтересовавшись температурой, близкой к максимальной черте, он, стараясь казаться спокойным, замечал:

— О тепловом режиме не забывай, Михаил. Градусов ты много нагнал, а в ништех у тебя железной лапши уйма.

— Тоже и болванки попадают, лом крупный, — говорит Рудаков и лукаво поглядывает на машиниста завалочной машины Надежду Другову, недавно переведенную в его бригаду. — Она, Иван Никитович, меня с одного слова понимает.

В печи бушует белое пламя.

— Не боишься, что захватишь? — Коломин повертывается к Михаилу. — А? Гляди...

— Нет, она не из таких, — отвечает Рудаков. — И голова у нее не закружится.

— У меня, Иван Никитович, со сталеваром полный контакт, — улыбаясь, говорит девушка. — Печь заваливаем осмысленно, как положено.

Плавка близится к концу, начинается кип. Иван Никитович вилит: Михаил протирает кусочком замши стеклышки очков, и, подумав, старик не торопясь уходит к своей печи. «Пусть-ка сам доводит плавку, — решает Коломин. — Не малепький». На ходу он оглядывается, пристально смотрит. Михаил, прямой, высокий, стоит неподвижно, держа за длинный черенок пробной ложки.

От сильной жары лицо Михаила скоро делается кирпично-красным, и на его крутом лбу становятся заметными капельки пота. Спустя некоторое время к Рудакову подходит смеющийся мастер Лобанов, ровесник Ивана Никитовича, худой, но крепкий старик с непокорным ежиком седых волос.

— Как сталь-то? — осведомляется он.

— Готова, — отвечает Михаил и опускает правую руку в карман спецовки, чтобы достать костяной свисток.

— Начинай! — говорит Лобанов.

По цеху разносится протяжный, залихватистый свист. Услышав сигнал, Иван Никитович издали внимательно наблюдает за тем, как Михаил уверенно, круговыми движениями разделяет отверстие летки. Еще минута, и ослепительный до боли в глазах ручей течет по желобу. Сталь пошла...

Да, не тот был уже Михаил, каким помнил его Иван Никитович год или два назад. Окреп, возмужал, вошел в силу. И теперь уже незачем было Коломину объяснять свое-



— Как успехи, товарищ курсант?

му ученику, что горячая печь лучше принимает заправочный материал, что сталевару нужно строго следить за работой форсунок и что из-за недосмотра можно погубить мартен. Хозяином печи почувствовал себя Рудаков. Настоящим хозяином! Это одно только, пожалуй, и радовало старика Коломина, и он успокаивал себя мыслью, что аэроклуб, как видно, не разлучил его ученика с мартеном и что теперь все пойдет по-хорошему.

Узнав, что Рудаков успешно окончил аэроклуб, Иван Никитович отказался от предложения пойти на выпускной вечер. Не мог он не заметить, каких трудов стоила Михаилу учеба. Похудел, вытянулся; но голубой огонек в глазах еще сильнее горел и искрился, да, словно бы, уверенности прибавилось у парня. И хотя ни занятия в спортивной группе пилотов, ни частые тренировки на аэродроме не мешали Михаилу варить добротную сталь, — его отношения с Иваном Никитовичем налаживались плохо.

Старик все еще не хотел примириться с тем, что у Михаила есть другая профессия. Ему не однажды доводилось слышать, с каким увлечением о ней говорила Надежда Другова, беседуя с девушками, но Коломин, сколько ни старался, не в силах был унять какое-то неприятное чувство, похожее на досаду. Даже Лобанов заметил, сказал прямо:

— Зря на парня дуешься, Иван. Обидно ему...

— А ты заступись! — сощурился Иван Никитович. — Крут, мол, Коломин, строг.

— Надо будет — заступлюсь, Ты меня знаешь.

— Это так: знаю, — согласился Коломин.

Но размолвка с Михаилом не давала ему покоя ни днем, ни ночью; и, — это он сам хорошо понимал, — было причиной его душевного расстройства. Как-то летом, во второй половине июля, по цеху прошел слух, что в нынешнем году в авиационном празднике будут участвовать и летчики-спортсмены, рабочие завода, окончившие без отрыва от производства аэроклуб. Ивану Никитовичу, наравне с другими, вручили билет на два лица и программу праздника. Он хотел было отказаться, но замешкался и положил билет вместе с программой в карман. Вспомнил уже дома, за обедом, и, сам не зная зачем, сказал вслух:

— Не пойду! Пусть молодые идут. Им сподручней.

На том, как говорится, и порешил. И вот наступил, наконец, день праздника.

Плывет в синем небесном просторе одно-единственное облачко, похожее на распростертое крыло чайки. А под ним — зазеленевшая после недавних, по-весеннему обильных дождей земля. Солнце, словно в испарине, подходит к зениту, освещая застывшее цветами широкое поле, крыши ангаров, вырливающие на старт самолеты. Короче становятся тени от аэродромных зданий.

Пригревает... И думается в такой час, будто по всей земле — от края и до

края — разлилось полуденное тепло, ласкающее лица людей.

Сигнал, и первые машины, блеснув на солнце плоскостями, уходят в воздух, сотрясаемый рокотом моторов. По травянистому покрову поля друг за другом скользят крылатые тени.

Михаил сидит в кабине. Коричневой кожи шлемофон до бровей закрывает его большой, покатый лоб. Чуть поднявшись с сиденья, Рудаков смотрит, как легко отрывается от земли и быстро набирает высоту самолет Надежды Друговой.

«Молодчина! — думает Михаил, усаживаясь поудобней. — Уверенно пилотирует, грамотный».

Привычным движением он передвигает рукоятку сектора газа, и самолет, словно ожив, вздрагивает, трогается с ме-



— Даже сам командир отряда похвалил его.

ста. С каждой секундой машина убыстряет свой бег. Еще один, едва уловимый, последний толчок, — и Михаил уже хорошо чувствует, как постепенно возрастает давление на ручку управления, которую он немного отжимает от себя. Все дальше и дальше уходит под крылом земля, освещенная почти отвесными лучами июльского солнца.

Вот он — родной простор!

Кругом, куда ни погляди, простирается безбрежная голубизна, ослепительно ясная до самого горизонта. И ощущение высоты, наполняющее сердце знакомой радостью, и привычная легкость в теле, и, главное, сознание того, что машина послушна твоей воле, — все это в первые же минуты полета рождает непреодолимое желание пробыть в воздухе час, два, три...

Пристраиваясь к самолету командира отряда, Рудаков уравнивает скорость, определяет интервал. По небу величественно и торжественно проплывает армада машин, открывающих авиационный праздник. Непрерывный, с каждой минутой все нарастающий гул моторов разносится далеко по округе, и вот уже его подхватывает многоголосое эхо на лесной поляне.

«Да, денек сегодня выдался наславу!» — размышляет Михаил и переводит взгляд на землю. Там, на дорогах, ко-

торые ведут к аэродрому, нескончаемым потоком движутся автомашины, идут пешеходы. По-праздничному нестеряя толпа зрителей приветствует появление самолетов, и Рудакову кажется, что даже здесь, в кабине, он слышит ликующие возгласы людей. А вот и облачко, похожее на распростертое крыло чайки. Легкое, прозрачное, белое — белое. Хорошо ему плыть в этом солнечном просторе!

* * *

Перед уходом из дому Иван Никитович оглядел себя в зеркало. Темносиняя, отлично сшитая тройка сидела на нем ладно, плотно облекая его плечистую, чуть сутуловатую большую фигуру. Старик подумалось даже, что он стал выше ростом. Молодила и свежее выглаженная сорочка с мягким отложным воротничком. Черный галстук, усыпанный серебристыми, как искры, звездочками, был аккуратно завязан. Надев темносинюю — под цвет костюма — кепку и оставшись доволен своим видом, Коломин направился к двери.

У подъезда Иван Никитович лицом к лицу столкнулся с Лобановым. Поздоровавшись со своим ровесником, тот спросил:

— Куда это ты собрался, Иван? Может, на праздник?

— Нет, — уклончиво ответил Коломин. — Пойду пройдуся...

— Дело! — согласился Лобанов.

— А ты все на своем «москвиче» раскатываешь? — улыбаясь в усы, спросил Иван Никитович. — На ходу он у тебя?

— В полном порядке.

Помолчали.

— Может, на праздник со мной? Как? — Лобанов взял Коломина за локоть. — Состав, Ваня, компанию?

Иван Никитович переступил с ноги на ногу.

— Не собирался я...

— Так что из того? — Лобанов шагнул к «москвичу», увлекая за собой Коломина. — Идем, идем...

Друзья сели в машину.

— Михаил-то твой, насколько я понимаю, тоже в празднике участвует? — спросил Лобанов, когда они выбрались на магистраль.

— Собирался.

— И Надежда?

— И она, а то как же? — И в голосе Ивана Никитовича неожиданно зазвучала гордость.

— Смотри-ка: летят...

В небе показались самолеты. Иван Никитович достал из бокового кармана пиджака программу праздника и, заглянув в нее, сказал:

— Ишь, сколько машин — сила!

— Да... — Лобанов улыбнулся. — Михаил тоже там...

Теперь самолеты шли как раз над аэродромом, и Иван Никитович, всматриваясь в их строй, тихо, но внятно прошептал:

— Слава Сталину.

А самолеты уходили все дальше на восток, унося к другим людям, кто видел их в эту минуту, дорогие сердцу слова. И казалось, что перед ними расступится голубой солнечный простор.

„МЛАДШИЙ ПАРТНЕР“

Пьеса А. Первенцева на сцене театра имени Моссовета

Юр. ЗУБКОВ

С ТАРАЯ ТАВЕРНА лондонских доков. Здесь всегда оживленно. В часы прилива шлюпки пришвартовываются прямо у веранды, выходящей на Темзу, и матросы могут попасть в таверну с лодки.

Но сегодня здесь особенно шумно. Прибыли два океанских лайнера. Они привезли груз, на котором написано «Какао-бобы фирмы Джексон и Хилер». Но вывеска эта — наглый обман. Корабли нагружены американским оружием. Узнав об этом, докеры отказываются разгружать ящики с маркой «Джексон и Хилер».

В доки прибыл отряд американских военнослужащих, так обильно наводнивших послевоенную Англию и так напоминающих своим поведением гитлеровских головорезов-эсэсовцев. Приехали министр-лейборист Чэтер, хозяева фирмы «Джексон и Хилер».

— Вы предаете национальные интересы, — говорит министр, обращаясь к докерам. — Вы обрекаете народ на голод.

В ответ ему раздается спокойный голос лидера рабочего профсоюзного движения Блэйка:

— Мы отказались разгружать оружие новой войны... Нам не нужно оружие из Америки.

Вот они стоят друг против друга: кучка американских фашистов и их презренных холоуев, с одной стороны, и с другой — мощная, несокрушимая стена докеров, отважных и стойких борцов за мир и демократию. Вдруг раздается гудок океанского парохода и сразу ж вся таверна освещается его могучим светом. Прибыло из Ленинграда советское судно «Валерий Чкалов».

— Русские привезли нам зерно! — взволнованно произносит Блэйк.

— Русские дают нам хлеб! — восхищенно вторит ему молодой докер Боб.

— Что же, и им придется постоять под разгрузкой, — цедит сквозь зубы Джексон, надеясь спровоцировать рабочих на антисоветский акт.

— Нет, — возражает ему Блэйк и, обращаясь к докерам, подает команду: — Как только русские бросят швартовые концы, немедленно приступить к разгрузке зерна.

Это — шестая, кульминационная картина спектакля театра имени Моссовета «Младший партнер». В ней с особенной силой звучит тема борьбы за мир, разоблачения американско-английских поджигателей новой империалистической войны.

Основные персонажи пьесы — американские, английские и французские летчики. Многие из них дрались в небе Европы с гитлеровскими стервятниками. Теперь же американские империалисты, представленные в пьесе авиационным инженером, зятем миллионера, полковником Джексон, оккупировали Францию, Англию, Бельгию и другие страны, которые своими продажными правительствами втянуты в Северо-Атлантический пакт.

Они воюют с докерами, усмиряют непокорных, сопротивляющихся так называемому «американскому образу жизни», жаждущих мира и свободы. Они строят военно-стратегические базы и аэродромы, готовятся к военному нападению на Советский Союз и страны народной демократии. Автор ярко показывает процесс идейной и духовной деградации летчиков Америки, Англии и Франции, продавших свое летное мастерство грязным дельцам Уолл-стрит.

А. Первенцев не случайно избрал в качестве главных персонажей пьесы представителей американской авиации. Страдающие массово, американские генералы типа Ариольда и Спатса в подготавливаемой ими войне основными надежды возлагают на авиацию. Они стремятся заменить человека техникой, машиной. А у своих летчиков они культивируют дикие расистские предрассудки, воспитывают жестокость, бессердечие, цинизм.

Но несмотря на подавление в американских и английских военно-воздушных силах всякого подобия свободной мысли, несмотря на стремление превратить летчиков в наемных тупых убийц, в «механических людей», и здесь встречаются люди, не согласные с политикой насилия и грабежа, проводимой джексонами, и здесь растут протест и сопротивление.

Зритель видит героев пьесы в лондонском клубе «Воздушного братства». После Дюнкерка, когда многие англичане и французы пали духом, даже и не помышляя о десанте в Европе, француз-женка-патриотка Франсуаза создала этот клуб.

— Надо было, — говорит она, — чтобы

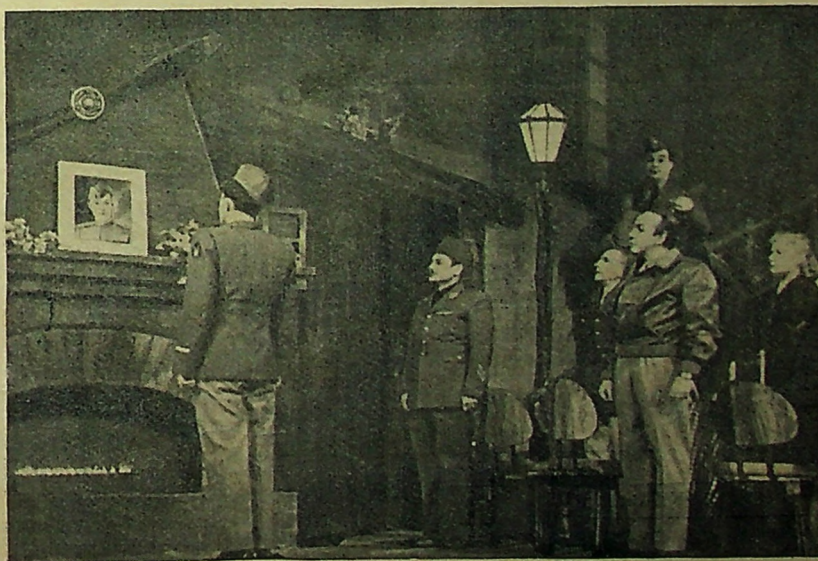


Заслуженный артист РСФСР
С. С. Годзин в роли Генри Кука.

ребята-пилоты были со своим горем на виду друг у друга. Почаще смотрели бы друг другу в глаза...

Франсуаза предлагает принять в клуб почетным членом неизвестного русского солдата — героя Сталинграда.

— Дадим клятву, друзья! — восклицает горячий, темпераментный Линд. — Клягу воздушного братства. Всегда помнить его, советского солдата с берегов Влги... Дадим слово, что через... через... пять лет мы соберемся здесь и расскажем нашему другу, русскому солдату, как мы свято помнили его подвиги во имя свободы, во имя жизни.



Сцена из первого действия — в таверне.

И вот пять лет спустя члены клуба «Воздушного братства» действительно собираются здесь. Но за это время многое изменилось: вместо портрета неизвестного русского солдата — на камине портрет Монтегери. Франсуазу сменила американка Лили Снейк. Вернувшаяся в Париж Франсуаза, как участница борьбы французских патриотов за мир, брошена в тюрьму.

По приказу заправил с Уолл-стри-та снова прибыли в Лондон члены клуба «Воздушного братства». Одним из них этот приказ весьма под душе. Как рыбы в воде, чувствуют себя в роли оккупантов летчик Харт, француз Морвель, сменивший национальную форму на американскую, адъютант Джексона Ричи. Зато тяжесть на сердце у честного парня Линда, у его башенного стрелка Колдера. Им эта «экспедиция» в Европу нужна меньше всего. Да и не все собрались: нет англичанина Кука. Хотя он и летает на кораблях гражданского воздушного флота, но в клуб почти не заглядывает. Кук — коммунист, активный участник борьбы против поджигателей новой войны, борьбы за независимость родины, и ему не по пути со слугами Джексона. Нет француз Гаспара: он расстрелян за отказ лететь убивать вьетнамцев. Нет английской летчицы Эвелин, которая также в рядах всенародной армии защитников мира и безопасности народов.

Главной фигурой клуба стал полковник Джексон. Ему нужна война. Ему нужны доллары, нужны рабы, нужна кровь простых людей земли. Это хищник большого масштаба. Он выступает в пьесе как организатор и вдохновитель подготовки войны против Советского Союза, против стран народной демократии. Он заставляет плясать под свою дудку и старую лисицу торговца Хилера, и продажного министра Чэтера. По его приказанию арестовывают несогласного с империалистической политикой Сосиненных Штатов Америки Линда. По его приказанию в Англии строятся американские военные базы и аэродромы, создаются склады оружия, складываются военизированные отряды фашистских молодчиков.

В основе пьесы — борьба простых людей Англии, Америки, Франции против поджигателей новой войны, борьба за мир, за демократию, за безопасность народов. Шумят, как морской прибой, дымные, соленные доки. А докеры, как говорит сам Джексон, «это короли Англии. Если они станут хозяевами причалов, они могут диктовать свою волю Вестминстеру и Букингемскому дворцу». Растут силы сопротивления империали-



Л. В. Шапошникова в роли Эвелин.

стам. Земля горит под ногами поджигателей новой разбойничьей войны. Докеры, отказавшиеся разгружать военные грузы, объявившие всеобщую забастовку, выходят на улицу. Грозная, могучая манифестация. Здесь, в клубе «Воздушного братства», слышны призывы демонстрантов: «Долой поджигателей новой мировой войны!», «Долой предателей народа — лейбористов и тор!», «Долой янки!», «К ответу людей, впустивших янки в страну!», «Мир, мир, мир!».

«Мир!» — этого слова боится Джексон; он в страхе отступает в угол комнаты, дрожит, истерически кричит: — Что? Что? Как они смеют! Закрой-те окна!

Но они смеют, ибо знают, что мир победит войну, победит в том случае, если народы возьмут дело мира в свои руки. Сила пьесы А. Первенцева и постановки Ю. Завадского, И. Анисимовой-Вульф и Е. Страдомской — в актуальности, правдивости и публицистичности. Кому не известно, что Англия с каждым днем все более и более наводняется американской авиационной военщиной! Лондонский корреспондент агентства Телепресс сообщает, что число военнослужащих США в Англии достигло тридцати тысяч человек, что большая часть из них расквартирована в районе английских аэродромов, превращаемых американцами в базы атомных бомбардировщиков. Кому не известны возмущение английского народа этими фактами, волны протеста против оккупации страны.

Несокрушим дух народа! И этот дух, эта жажда мира и свободы, нестигаемая воля народов к победе над силами реакции и войны переданы пьесой А. Первенцева и спектаклем театра имени Моссовета искренно, вызволенно, горячо.

Ряд значительных творческих побед одержали актеры, занятые в постановке. Речь идет, прежде всего, о Б. Оленине в роли Джексона и Р. Пляте в роли Хилера. Это — образы «старшего» и «младшего» партисеров, обобщенные, символические фигуры, олицетворяющие собой американский и английский империализм. Сохраняя жизненную достоверность образов, передавая индивидуальные, личные черты и особенности персонажей, Оленин и Плята глубоко раскрывают их социальную сущность, звериный облик, убедительно показывают их историческую обреченность. Зло разоблачает жену Джексона Пэг, ее хищничество, цинизм, лютую ненависть к человечеству артистка Т. Оганезова.

Убедителен образ борца за мир, летчика-коммуниста Генри Кука в исполнении артиста С. Годзи. Это спокойный, волевой человек, руководитель рабочего класса, уверенный в силе народа, в правоте народного дела. Обаятельный, светлый образ летчицы-патриотки Эвелин создала молодая артистка Л. Шапошникова.

Но не все равноценно и в пьесе и в спектакле. Плакатность в решении отдельных сцен и образов присуща литературному произведению, и от нее не смог освободиться театр. Отдельные образы не получили должного политического звучания. Так, артист Н. Темяков передает в образе Блэйка лишь его внешнюю колоритность, но слабо раскрывает черты политического руководителя докеров, опытного, испытанного вожака масс. Артист Б. Лавров делает министра Чэтера излишне глуповатым и добродушным, затушевывает его политиканство, продажность, растленность. Излишне подчеркивает неврастеничность летчика Линда артист А. Дубов, подменяя этим показ сложного пути созревания в душе Линда протеста против политики Джексона, решимости бороться за дело мира.

Однако и при этих недостатках «Младший партнер» — спектакль нужный, актуальный, убедительный, воспитывающий у зрителей чувство ненависти к американскому и английскому воздушным громилам, сбрасывающим бомбы на мирные города и села Корен, на головы беззащитных женщин, стариков и детей. Спектакль укрепляет веру в победу дела мира, в победу простых людей земного шара.

Редактор А. Ф. ВОЛКОВ.

Редакционная коллегия: А. И. АСАУЛЕНКО, С. П. ИГНАТЬЕВ (зам редактора), Л. Я. ОШУРКОВ, Б. А. СМЕРНОВ, И. Ф. ШИПИЛОВ.

Адрес редакции — Москва, Ново-Рязанская ул., 26, тел. Е 1-69-33 и Е 1-68-71.

Г 59885 14-VII-1951 г.

Издательство Досарм.

Сдано в произв. 16-VI-1951 г. Подп. к печати 14-VII-1951 г. Бумага 60×92/р — 1,5 бум. л. = 3 п. л. 1 вклейка и 1 вкладка. Цена номера 3 р. Заказ 671.

Типография Госпланиздата. Москва, Б. Комсомольский, 9.

28 (15) августа 1912 г. Офицерская воздухоплавательная школа начала опыты применения автоматического оружия для стрельбы по наземным целям с дирижаблей. Были проведены опытные стрельбы из ружей-пулеметов с управляемых аэростатов «Лебедь», «Ястреб» и «Альбатрос». Получено 74 процента попаданий в цель.

28 августа 1926 г. Начались первые Всесоюзные состязания летающих моделей. В Москву на Центральный аэродром съехались 70 лучших авиамоделлистов страны. Они представили на состязания 126 моделей, продемонстрировав высокое спортивное и техническое мастерство. С тех пор Всесоюзные соревнования авиамоделлистов стали традиционными. Ныне советские строители «малой авиации» занимают первое место в мире. Им принадлежат абсолютные мировые рекорды продолжительности, дальности и высоты полета.

28 августа 1939 г. Н. Шабанов, В. Матвеев, Н. Байкузов показали рекордную скорость полета по классу самолетов—404,936 км в час.

28 августа 1950 г. Летчик-спортсмен Центрального аэроклуба СССР имени В. П. Чкалова Я. Д. Форостенко поднялся в воздух на самолете 1-й весовой категории Як-11 и установил мировой рекорд скорости полета—441,176 км в час на участке 500 км по замкнутому маршруту: Тушино—Калуга—Вязьма—Тушино.

31 (19) августа 1828 г. Русская воздухоплавательница Ильинская совершила в Москве полет на воздушном шаре. Об этом смелом воздушном путешествии «Московский вестник» писал, что «...она совершенно было простою, необразованною русскою мещанкою, живущей в Пресненской части, в самом бедном положении... В старе, начиненном не газом, а простым дымом от аржаной соломы, она поднялась более чем на 300 саженей и с высоты приветствовала зрителей ракетами». Ильинская является одной из первых русских женщин-воздухоплавательниц. До нее на воздушном шаре поднималась в 1804 г. в качестве пассажирки Турчанинова.

31 августа 1940 г. Советский аэронавт Б. А. Невернов на аэростате «СССР ВР-80» объемом 595,627 м³ установил мировой рекорд, поднявшись на высоту 7097,5 м.

Август 1930 г. По инициативе товарища И. В. Сталина создан Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ).

ОТВЕТЫ

Правильные ответы на задачу, помещенную в журнал «Крылья Родины» № 5, первыми прислали: Ю. Ф. Тихонов (п. Великое, Гаврилов-Ямского р-на Ярославской обл.), Мишеславский (г. Новосибирск), В. Г. Святский (г. Борисполь, Киевской обл.), М. Т. Гопаненко и В. Д. Винокурова (г. Астрахань), С. С. Шевченко (г. Копотоп), Т. Горшкова (Узюновский сельсовет, Серебряно-Прудского р-на, Московской обл.), А. Г. Доронин (д. Гудово, Семноновского р-на, Рязанской обл.), Г. Е. Малеев (с. Б. Батырево, Чкаловского р-на, Чувашской АССР), Л. И. Корчак (г. Жюбин, Гомельской обл.), В. Клепинин (г. Евпатория), летчики Гражданского Воздушного флота Р. С. Сытов, Т. И. Сагайдак, Л. А. Киселев, А. К. Суворов, ученик Л. Дубогрей (г. Каменка, Молдавской ССР), Н. Гузий (Кабардинская АССР), А. М. Петроченко (п. Рутченково, УССР) и другие.

1-я стр. обложки художника В. Г. Привидина.
4-я стр. обложки художника С. М. Годына.
На 1-й и 4-й стр. вкладки — фото В. Туккеля.

КРОССВОРД



КТО ПЕРВЫМ В МИРЕ?

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Совершил полет на воздушном шаре. 2. Изобрел бензиновый двигатель для дирижабля. 3. Основал аэродинамику больших скоростей. 4. Поднял самолет с грузом в 500 кг на высоту 12 816 м. 7. Пролетел всю трассу Великого Северного пути. 8. Создал самый долговечный самолет. 10. Изобрел летающую лодку. 13. Поднялся на воздушном шаре с научной целью. 14. Построил самолет, который называют «летающим танком». 16. Применит боевую формулу: «Высота, скорость, маневр, огонь!». 18. Построил биротативный двигатель. 19. Осуществил таран в ночном воздушном бою. 22. В числе трех членов экипажа стратостата «Осоавиахим-1» поднялся на высоту 22 000 м. 23. Сбил в воздушном бою реактивный истребитель.

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 5. Преднамеренно ввел самолет в штопор. 6. В числе трех советских авиаторов совершил беспосадочный перелет через Северный полюс. 9. На десятилетия вперед предсказал пути развития реактивных аппаратов, создал теорию реактивного движения. 11. Прыгнул с парашютом с самолета, вошедшего в плоский штопор. 12. Вместе с другим аэронавтом достиг на аэростате 9-й категории высоты 11 668 м. 15. Построил бимоноплан и применил междукрыльные стойки аэродинамически выгодной формы. 17. Освоил индивидуальный высший пилотаж на реактивном самолете. 20. Построил летательный аппарат тяжелее воздуха. 21. Разработал проект воздухоплавательного аппарата, который должен был приводиться в движение медленно горящими взрывчатыми веществами. 24. Обосновал принцип полета в стратосфере в герметически закрытой кабине. 25. Создал авиационную науку. 26. Выполнял на самолете замкнутую кривую в вертикальной плоскости.

ОТВЕТ НА ЗАДАЧУ.

помещенную в журнале «Крылья Родины» № 6

1. Штурвал. 2. Отсек. 3. Самолет. 4. Винт. 5. Дуралюмин. 6. Фонарь. 7. Педал. 8. Лонжерон. 9. Невьюра. 10. Бензин. 11. Рычаг. 12. Тормоз. 13. Фюзеляж. 14. Кабина. 15. Стойка. 16. Раскос. 17. Вариометр. 18. Клей. В кружках: Александр Федорович Можайский.

